N° 309. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

100 PHOTOGRAVURES

11 Août 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

LE CRICKET A CHANTILLY

Lynham, entraîneur du prince Murat, au wicket.

9, Avenue de l'Opéra, Paris.
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA Frères Constructeurs B^tés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par
Gladiator
est ouvert à tous
Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**
3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir, et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre restera ou redeviendra svelte. — Le fl 50 dragées est expédié franco par le* **LABORA**
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-post
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT G
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bou*

65 ANNÉES DE SUCCÈS
Alcool de Menthe de
RICQLÈS
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les **MAUX** de **CŒUR**, de **TÊTE**, d'**ESTOMA**
la **CHOLÉRINE**
EXCELLENT pour les **DENTS** et la **TOILETT**
PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉMIES**
EXIGER du **RICQLÈS**
HORS CONCOURS, PARIS 1900

PHOTOGRAPH
PAPIER CITR
la pochette
0,80
la pochette
PAPIER BROMURE
GUILLEMINO

La Semaine Comique, par Henriot.

— Obligé de mettre un chapeau de paille à ses pneus pour les préserver de la chaleur!

— Ah çà, dites donc... vous ne voulez pas bouger de là?
— Non... il fait trop chaud, écrasez-moi si vous voulez, mais faites attention à ma bouteille!

— Voyez... de tous les sports c'est encore la pêche à la ligne qui nous divise le moins...

— On m'avait *bien* dit que la route était goudronnée de frais.

Orléans — Loiret
HARAS DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ
Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ
Dite ***Trésor du Sportsman***
Liniment revulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL } 3 fr. la Boîte

MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPECIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT **25 fr.**
ENVOI A L'ESSAI *10 JOURS*
GARANTIE : 10 ANS

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE **"LE ROYAL"**
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTRES

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile
UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT
CHASSIS 10-12 CH. **6.400 FR.**
102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

MERCEDE
PALAC

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysees — PA
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES,
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

GLACIÈRE
DES CHATEAUX
Produit, en 10 minutes, 500 gr. à 8 kil. de glace ou des glaces. Sorbets, Vins frappés, etc., par un Sel inoffensif. Prospectus franco.
T. SCHALLER. 332, Rue St-Honoré, PARIS

PLAQUES
Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS
POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre
PARIS
CADETT

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

Lire MUSICA

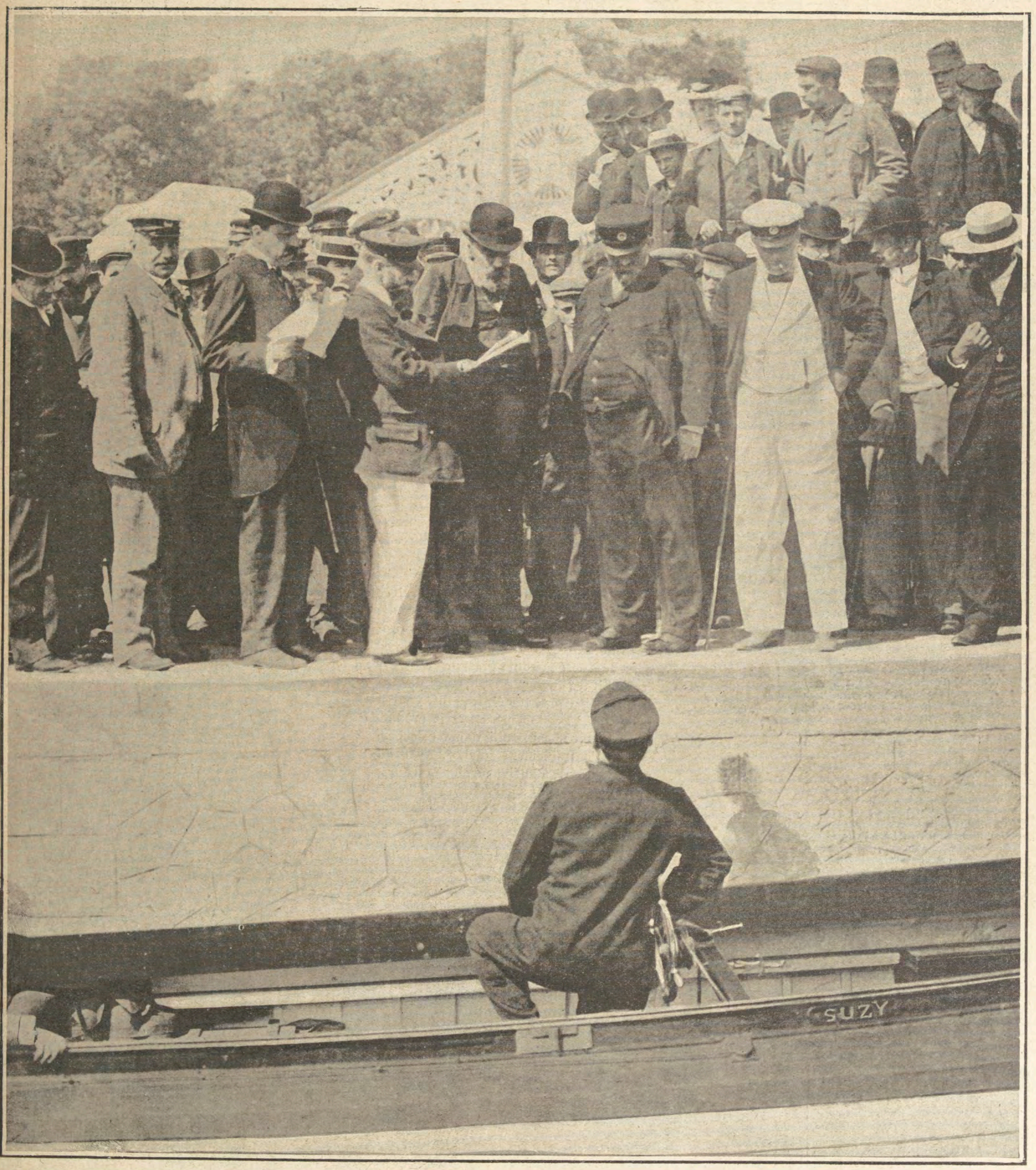
Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

11 Août 1904 — N° 309
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



M. Max Richard. M. Camille Pelletan, ministre de la Marine. M. Pérignon. M. Menier Cte Récopé.

(Cliché Vérascope Richard).

LA COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES CALAIS-DOUVRES — LE MINISTRE DE LA MARINE VISITE LES CANOTS A CALAIS

Lundi dernier s'est disputée, entre Calais et Douvres, la première grande course internationale de canots automobiles, qui s'est terminée par la victoire du Mercédès IV. *On sait aujourd'hui le succès qu'elle obtint et les résultats concluants qu'elle a fournis au haut personnel de la marine. M. Camille Pelletan, lui-même en a suivi de près les péripéties avec intérêt. Il s'était rendu, la veille de l'épreuve, à Calais, pour visiter les différents canots concurrents et c'est au cours de cette promenade à travers les quais du port, qu'a été prises la photographie que nous reproduisons ci-dessus et qui représente le Ministre entouré des organisateurs et son état-major.*

(Voir l'article page 638)

Les Deux Ans à Saint-Cloud et à Maisons-Laffitte

L'autre lundi, à Saint-Cloud, quatre épreuves sur six étaient réservées aux débutants ; le lendemain, c'est le programme entier qui leur était consacré à Maisons-Laffitte ; et jamais, en deux réunions, on ne vit autant de chevaux se ranger sous les ordres d'un starter : 197 ! à peu près le tiers de l'effectif des deux ans figurant dans une année sur les hippodromes parisiens.

Le paddock de l'hippodrome de Saint-Cloud le 1er août, jour du début des deux ans.

◆ ◆ ◆

Au retour de Saint-Cloud, ce fut un cri général : " Les essais avaient été concluants, les favoris du ring avaient passé le poteau brillamment ; la régularité des épreuves avait été parfaite ; les vraiment bons deux ans avaient brillé ", et chacun était satisfait ; propriétaires et entraîneurs, de ne s'être point trompés sur la valeur de leurs débutants : sportsmen, d'avoir su distinguer le bon cheval dans des lots nombreux ou d'avoir eu... le bon tuyau.

Le lendemain, il fallut déchanter, ce fut la journée des surprises ; les favoris furent battus, et le Mutuel accusa une série de rapports très au-dessus de la moyenne, dépassant presque tous les trois chiffres chers à certains entraîneurs.

Il serait très téméraire de vouloir porter déjà un jugement sur la production de 1902 : ceux qui ont vu les chevaux à l'entraînement ou chez les entraîneurs peuvent, à la rigueur, formuler une opinion, non point sur la valeur réelle des animaux, mais seulement sur leur silhouette, mais rien de plus : les entraîneurs eux-mêmes ne sont pas fixés encore.

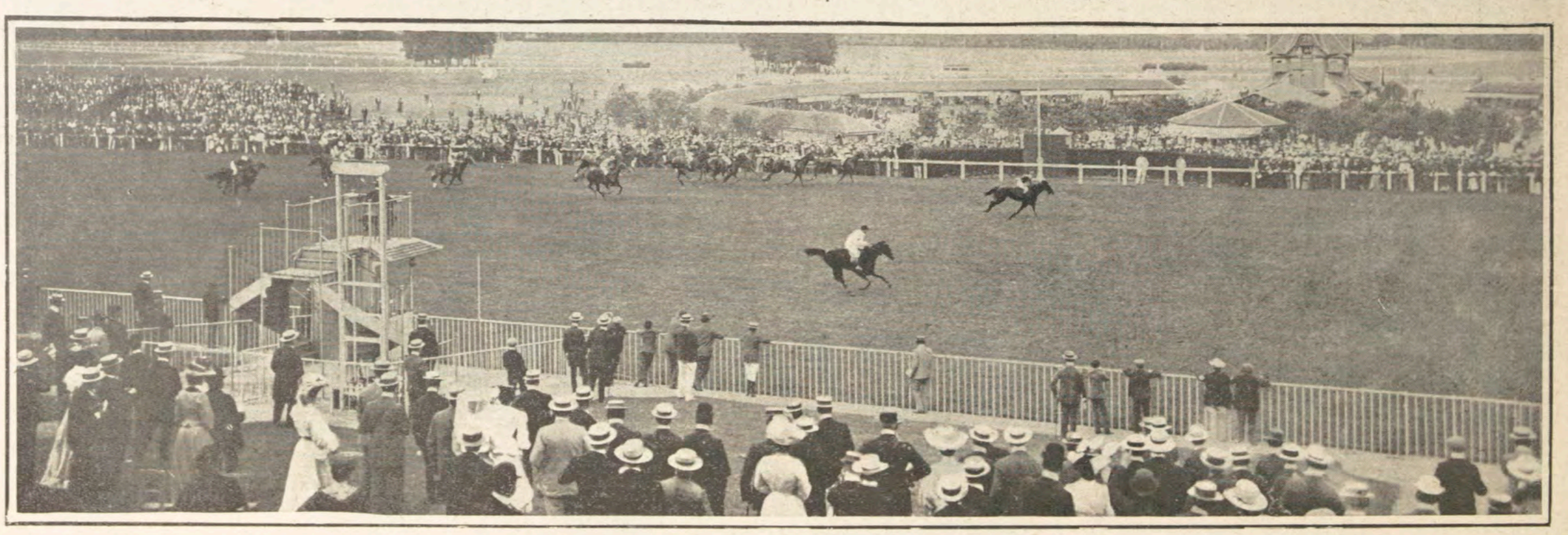
Quant aux sportsmen, malgré les facilités que donnent les paddocks de Saint-Cloud et de Maisons-Laffitte pour l'examen des chevaux, à moins d'être sorcier, il leur fut impossible de voir *tous* les concurrents, et dans les lots de 25 et 28 partants de retenir autre chose que l'action plus ou moins plaisante de ceux qui finirent en tête.

Le gagnant de la Première Poule des Pouliches (Saint-Cloud, 1er août).

Allegra, *par Melanion et Alerta. Propriétaire et éleveur, duc de Grammont ; entraîneur, Willy Carter ; jockey, J. Reiff.*

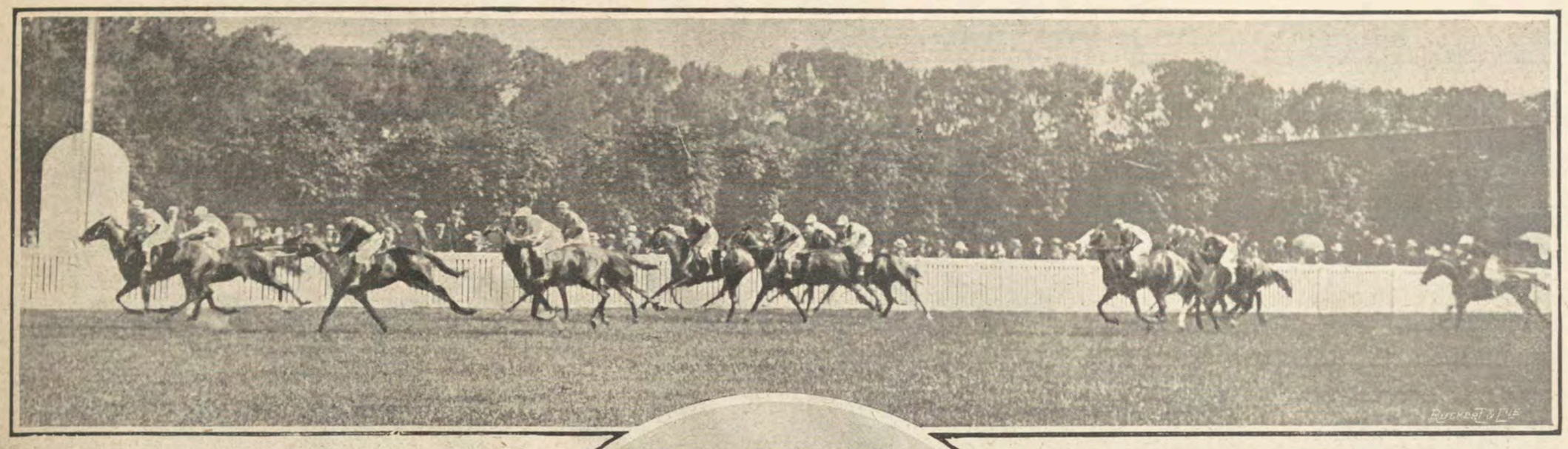
Le gagnant de la Poule des Poulains (Saint-Cloud, 1er août).

Fier, *par Winckfield's Pride et Fougueuse. Propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc ; entraîneur, R. Denman ; jockey, G. Stern.*



L'arrivée de la Poule des Pouliches (Saint-Cloud, 1er août. — 5 000 fr. — 900 m.).

En tête, Allegra, au duc de Grammont (Reiff) ; puis Fléole des Prés, au comte de Ganay (L. Robert) ; Elégie, à M. W.-K. Vanderbilt (Ransch) ; Petite Amie, à M. A. C. Watkins (J. Watkins).



L'arrivée du Prix d'Essai des Pouliches (6.000 fr., en outre 2.000 fr. à l'éleveur. — 900 m.).
En tête, Champ d'Or, à M. Ephrussi (G. Stern); puis Lamermoor, à M. Thorne (Gaffney); Mlle de la Rochette, à M. Ellijat Cunnington (J. Childs); Leda II, à M. Sgitcowitch (L. Robert).

La gagnante du Prix d'Essai des Pouliches
(Maisons-Laffitte, 2 août)
Champ d'Or, *par War Dance et Eighteen Carat. Eleveur et propriétaire, M. Ephrussi; entraîneur, R. Carter senior; jockey, G. Stern.*

A Saint-Cloud comme à Maisons-Laffitte, les pouliches se sont fort bien comportées et n'ont laissé aux mâles, en dehors des deux poules qui leur étaient réservées, qu'un prix à réclamer. Les pouliches seraient-elles meilleures ? Elles sont plus précoces et rien d'étonnant à cela ; les mâles sauront prendre leur revanche.

Les grands ténors — ou ceux considérés comme tels par leurs entraîneurs — ont dédaigné ces premières escarmouches : M. Ed. Blanc ne nous a pas encore montré ses Flying Fox ; ils sont réservés pour les grandes épreuves de Deauville et d'Ostende ; de même chez le comte de Pourtalès, les meilleurs deux ans, — et il en est, paraît-il, d'excellents, de taille à lutter victorieusement contre les élèves du Jardy, — attendent la réouverture du Bois. Il ne nous semble pas, du reste, que les Flying Fox, pas plus que les Le Sancy, aient donné des animaux précoces ; par contre, il est des étalons dont les produits sont très vites sur leurs jambes, comme War Dance, Palmiste, Bruce, Callistrate.

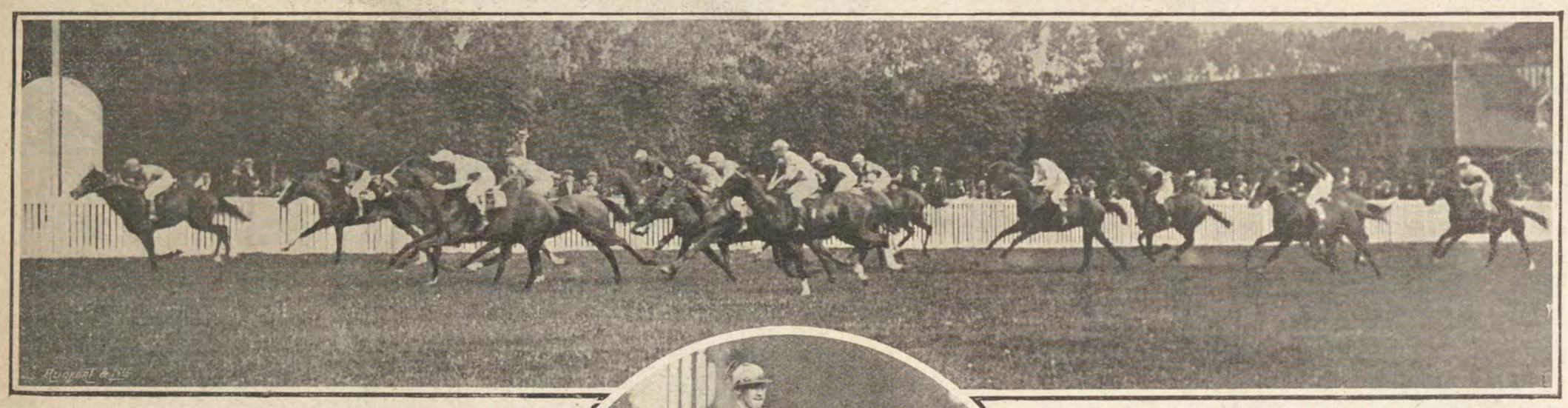
Deux War Dance ont triomphé, l'un dans un prix à réclamer à Saint-Cloud, l'autre dans la Poule d'Essai des Pouliches à Maisons. C'est à un Palmiste qu'est revenue la Poule d'Essai des Poulains. Quant à la Première Poule les Poulains, elle a été pour un Winckfield's Pride.

Il est plus que probable que parmi les vaincus des deux premières journées des deux ans, il en est qui triompheront de leurs vainqueurs. Ainsi, malgré la réelle qualité de Poppée II, une Callistrate qui a remporté l'Omnium des deux ans à Maisons, je crois que Saint-Michel, un Winckfield's Pride à M. Ed. Blanc, qui n'a pris que la seconde place, lui est supérieur. Un poulain tout à fait plaisant, c'est Premier Pas, un Palmiste au comte Le Marois qui a triomphé assez facilement d'un lot très nombreux dans la Poule d'Essai des Poulains, de même Champ d'Or, la pouliche de War Dance à M. Ephrussi qui enleva la Poule d'Essai des Pouliches. La victoire la plus facile des deux jours a été celle de Fier, le poulain de Winckfield's-Pride à M. Ed. Blanc ; du départ à l'arrivée, il a dominé le lot en réellement grand cheval. Moins facile fut la victoire d'Allegra dans la Première Poule des Pouliches, c'est tout juste si elle a battu Fléole des Prés d'une encolure.

Il est vrai de dire aussi que dans les épreuves de début, l'habileté et le sang-froid du jockey sont un facteur important de la victoire ; savoir bien prendre un départ dans une épreuve de 800 ou de 1.000 mètres est très important. Georges Stern et Nash Turner, qui sont certainement les meilleurs de nos jockeys actuels, se sont, dans ces deux journées, taillé la part du lion.

On a pu constater, tant à Saint-Cloud qu'à Maisons-Laffitte, à Vichy, à Caen et à Ostende, que les deux ans étaient très poussés dans leur travail. Mais il ne faudrait pas trop exagérer, et la Société d'Encouragement agit sagement en résistant aux sollicitations de ceux qui voudraient, depuis quelques années, voir débuter les deux ans au mois de mai. Un cheval n'est pas une machine, il faut compter avec son tempérament, sa naissance, et savoir le ménager.

FRANC PICARD.



L'arrivée du Prix d'Essai des Poulains
En tête, Premier-Pas, au comte Le Marois (Ch. Childs); puis Hérecpian, au baron Leonino (Wilson); Roi du Monde, à M. J. Prat (A. Carter); Rubis, à M. Wysocki (J. Childs); Vanikoro, au comte de Pourtalès (O'Connor).

Le gagnant du Prix d'Essai des Poulains.
Premier-Pas, *par Palmiste et La Jeunesse.*

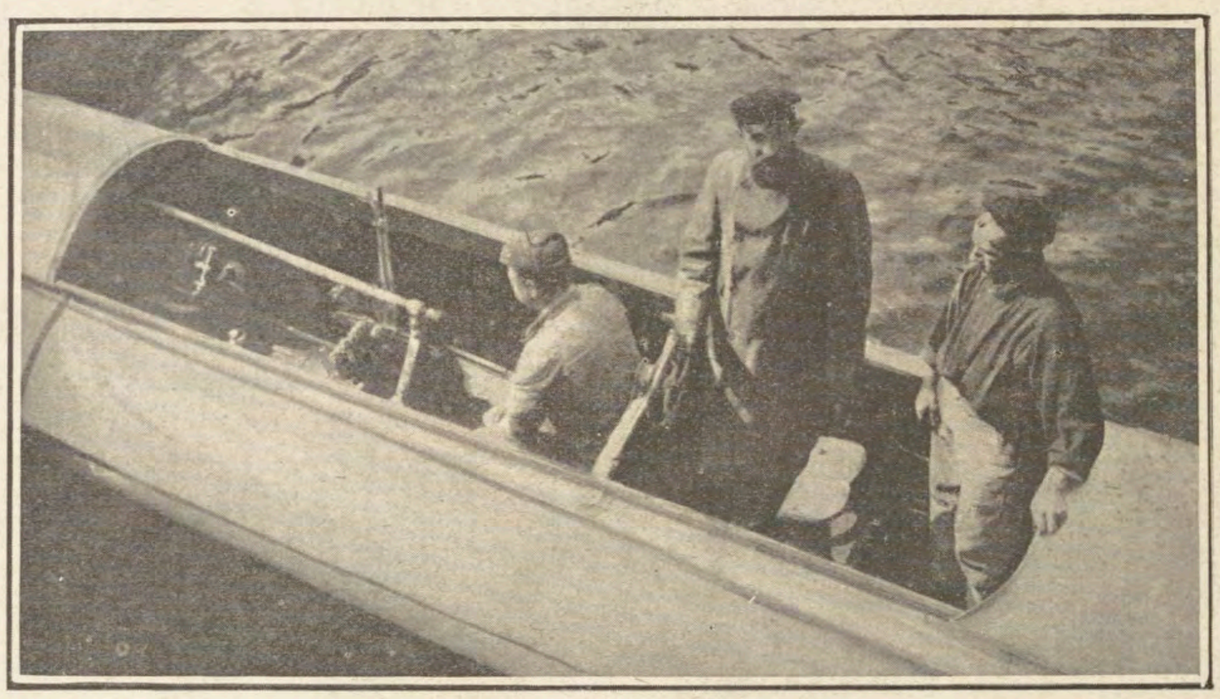
LA COURSE CALAIS - DOUVRES

A Calais.
Le Hotchkiss, *barré par Henry Fournier, rentre dans le port, après ses essais en mer.*

Mme Pelletan, au bras du Comte Récopé organisateur de la course, se rend sur le port de Calais, pour visiter les Canots Automobiles.

Le *Vas-y*, en pleine vitesse, dans l'avant-port.
Ce fut le vainqueur de la catégorie des cuisers.

Tout comme sa sœur aînée, la voiture automobile, le canot à moteur n'a pas tardé à s'engager dans la voie du progrès à pas de géant. Après Paris à la Mer, qui donna à cette industrie nouvelle son véritable essor ; après les meetings de Monaco et d'Ostende, pour ne citer que ceux-là, le canot automobile, ignoré il y a un an à peine, vient d'avoir avec Calais-Douvres sa première grande course internationale. Bien plus, la présence du ministre de la Marine et de son état-major à cette épreuve est venue consacrer officiellement le succès de cette industrie bien française, celle-là aussi,



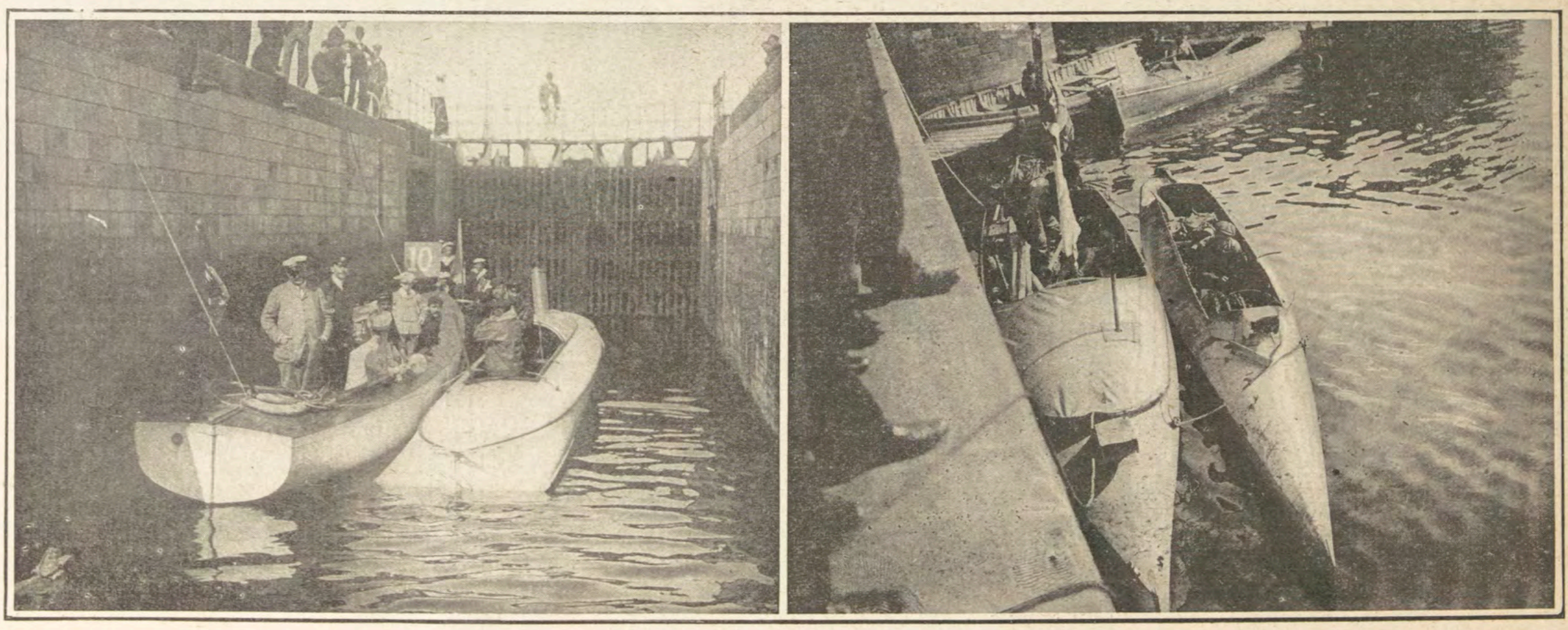
M. Védrine, en pleine mer, à bord du *Mercédès IV*, arrivé premier des racers.

et confirmer l'importance que le haut personnel de la marine attache aujourd'hui à ces petits canots automobiles qui ne craignent plus l'immensité et les caprices de la mer.

Et c'est un honneur dont la nouvelle locomotion peut se montrer fière, car nos grandes courses d'automobiles n'ont jamais eu l'honneur d'une présence ministérielle. C'est d'un heureux augure pour la Coupe Gordon-Bennett de 1905.

Dans un prochain numéro nous épiloguerons plus longuement sur cette course dont nos lecteurs connaissent aujourd'hui les résultats.

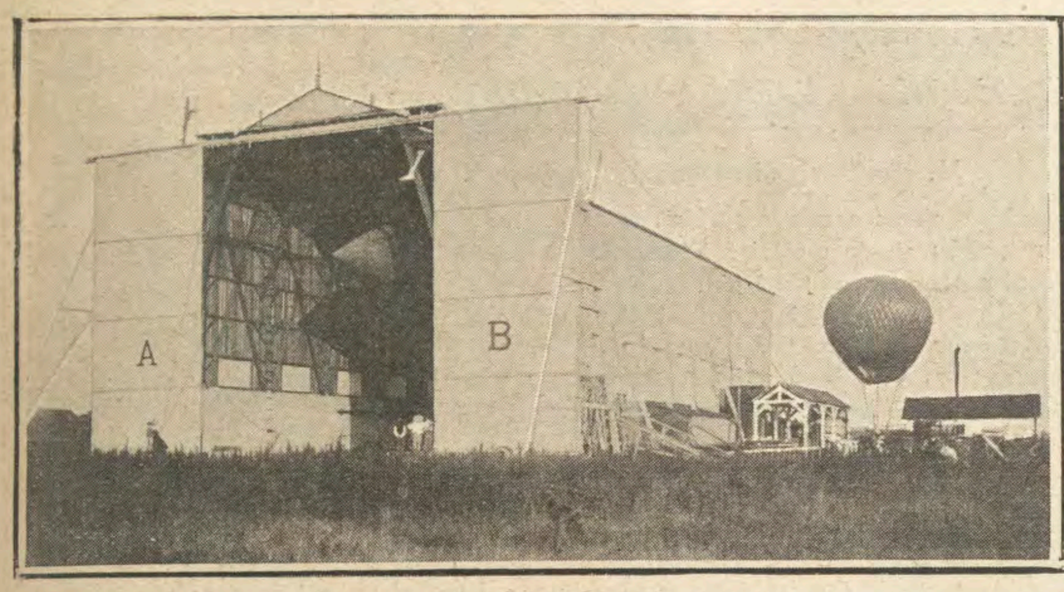
G. B.



Le *Mercédès IV* et *Sizo* prennent l'écluse pour se rendre en mer.

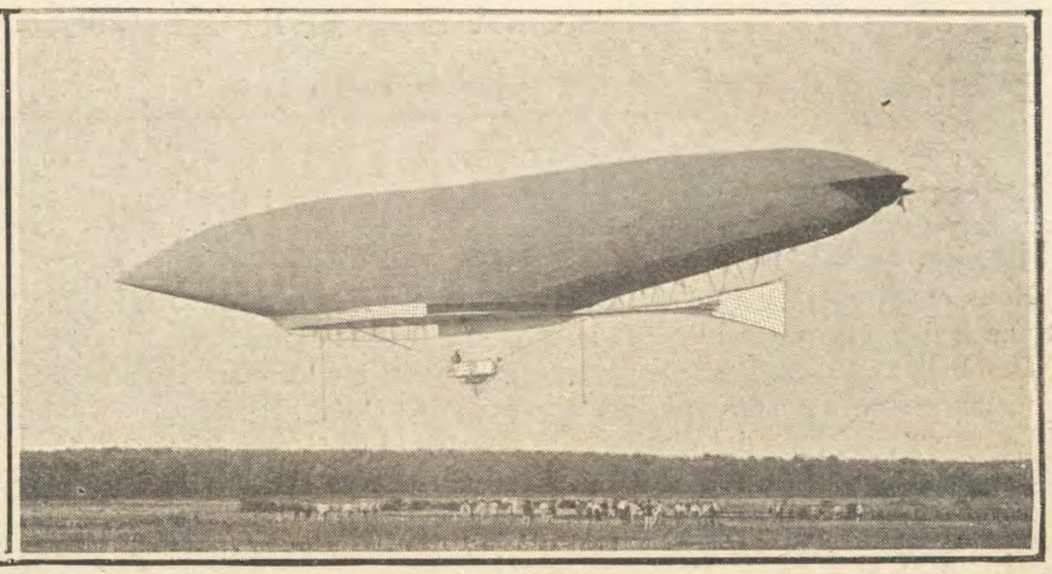
Le *Marsouin II* et le *Napier Minor*, amarrés dans un des bassins de Calais.

LE DIRIGEABLE "LEBAUDY 1904"



L'aérodrome de Moisson.

Le Lebaudy N° 2 *sous le hangar de Moisson. A côté, le ballon captif qu'on élève avant les expériences pour connaître la direction du vent.*



Le *Lebaudy N° 2* dans les airs.

La semaine dernière, le Lebaudy N° 2 *s'est livré, au-dessus de Moisson, près Mantes, à des expériences de dirigeabilité accomplies avec le plus vif succès.*

On attendait avec impatience la reprise des expériences de dirigeabilité aérienne poursuivies depuis 1902, on sait avec quel succès, par MM. Paul et Pierre Lebaudy et leur ingénieur M. Henri Julliot. Ces essais ont repris à l'aérodrome de Moisson, le 4 août, sous la conduite de l'habile pilote Juchmès. Cette sortie de début est évidemment plus modeste comme durée et comme parcours que les longs voyages accomplis l'année dernière ; elle n'en permet pas moins de bien augurer des modifications apportées au modèle précédent, à la suite de l'incident de garage qui causa fortuitement la déchirure de l'enveloppe, en novembre dernier.

◆ ◆ ◆

Le *Lebaudy II*, ou, plus exactement, le *Lebaudy type 1904*, tout en conservant les dispositions et les principes essentiels de son aîné, qui ont donné de si brillants résultats, en diffère cependant par certains détails dont les prochaines expériences ont pour but d'éprouver les avantages ou les inconvénients.

L'auteur du projet, M. Henri Julliot, n'a point eu en vue d'augmenter, pour le moment, les qualités de *vitesse* de son ballon ; il s'est préoccupé surtout d'accroître ses qualités de fond, et par là, il faut entendre : la durée de son séjour dans l'atmosphère, la longueur des parcours et le nombre de circonstances pendant lesquelles les voyages seront possibles.

Pour satisfaire à ce programme, ont été augmentés : le cube de l'enveloppe, celui du ballonnet, la puissance du ventilateur, le poids du lest disponible et de l'essence emportée ; en outre, le dirigeable a été doté des moyens d'exécuter des voyages de nuit et d'évoluer au-dessus et au contact de l'eau.

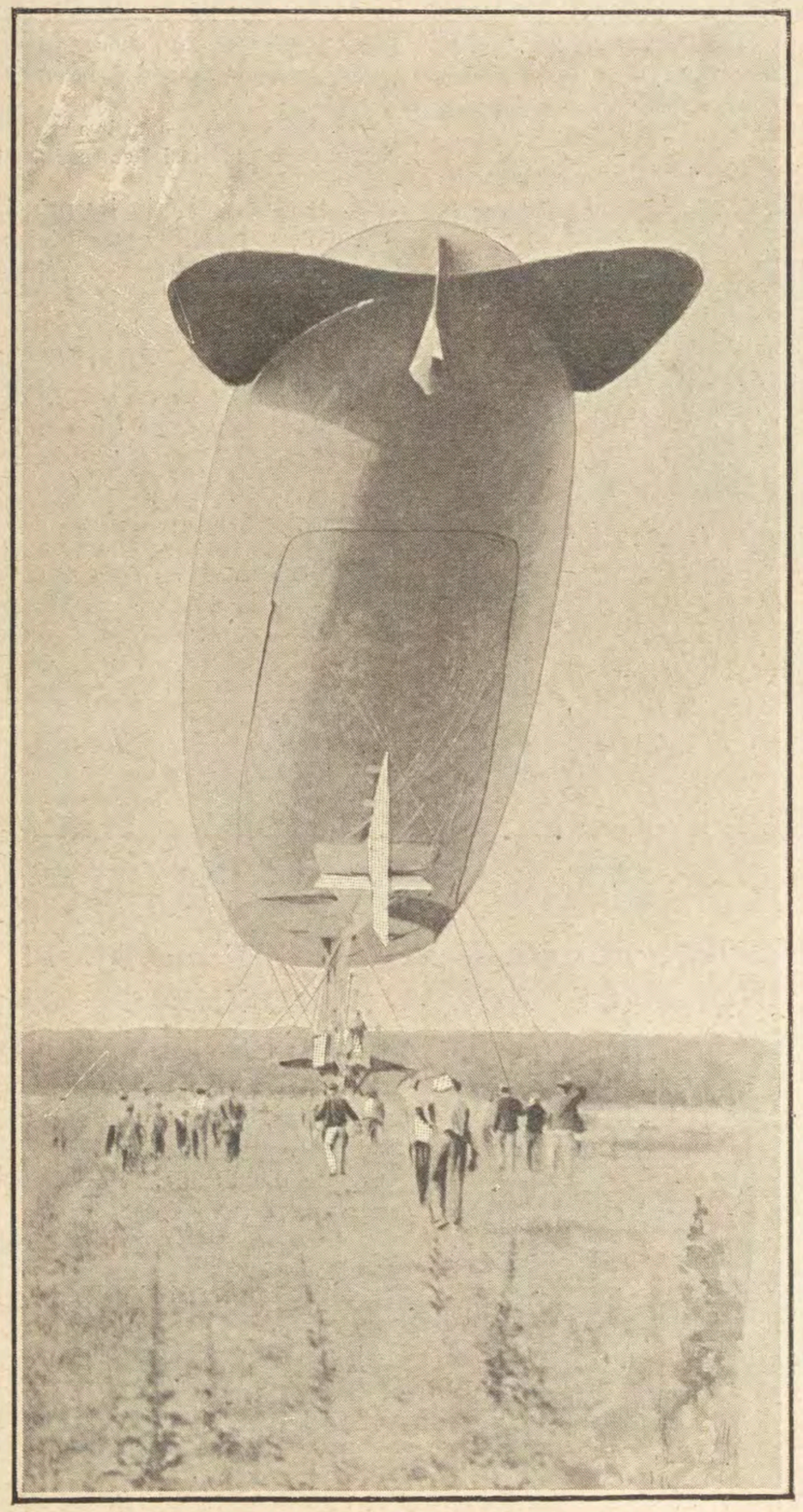
L'augmentation du cube de l'enveloppe a été obtenue par le grossissement en forme elliptique de la partie arrière. La longueur totale ne s'en trouve augmentée que très faiblement et dépasse de peu les 58 mètres qu'elle mesurait précédemment ; le diamètre du maître-couple reste le même : 9 m. 80, pour changer le moins possible les conditions de vitesse déjà réalisées. La silhouette du ballon se trouve donc un peu modifiée, sa partie postérieure n'affectant plus cette forme très effilée qui le caractérisait. En revanche, l'éclatante coloration qui valut au premier *Lebaudy* son surnom populaire de *Jaune* est la même. Le volume actuel du ballon est de 2.666 mètres cubes au lieu de 2.300 mètres cubes.

Le volume du ballonnet à air est augmenté aussi et passe de 300 mètres cubes à 500 mètres cubes.

La quantité de lest disponible, variable selon une foule de circonstances, devient néanmoins, toutes choses restant égales d'ailleurs, sensiblement plus grande que l'année dernière, grâce à l'augmentation du cube du ballon.

La quantité d'essence disponible sans transvasement se trouve portée à 220 litres.

Les moyens d'atterrissage ont été également perfectionnés par l'adjonction d'un long guiderope à section croissante et d'un guiderope "serpent" court et lourd, capable de stabiliser le ballon à environ 30 mètres du sol, c'est-à-dire au-dessus des obstacles ordinaires, arbres ou maisons, jusqu'à ce qu'il ait pu être solidement saisi et maintenu.



L'atterrissage du *Lebaudy* après ses expériences.

On distingue fort bien le papillon de l'arrière.

Le moteur est le même que l'année dernière (Daimler, 40 chevaux) ; le carburateur a été encapuchonné dans une chemise d'amiante. Rien de changé non plus aux deux hélices latérales.

Le changement de forme de l'arrière de l'enveloppe pourrait avoir apporté quelque perturbation dans la vitesse et dans la stabilité constatée l'année dernière.

Pour assurer en tout état de cause la stabilité, le système de gouvernails horizontaux et de penne de flèche, qui caractérisait dès l'origine le projet de M. Julliot et qui a fait ses preuves, a été développé.

L'ancien gouvernail horizontal d'arrière est remplacé par deux autres plus petits, placés plus en arrière encore assemblés en forme de V horizontal qui peuvent manœuvrer solidairement et qui, à l'état de repos, forment un coin stabilisateur par l'effacement automatique de l'un des deux plans et la prépondérance de l'autre au moment du tangage.

D'autre part, une deuxième penne de flèche, dite *papillon*, a été adaptée à l'arrière de l'enveloppe ; elle sera employée sous deux formes, d'abord garnie d'étoffes formant plans, ensuite garnie d'étoffes formant un arrière méplat, de façon à juger, dans les deux cas, de son effet stabilisateur.

Le gouvernail vertical d'arrière a été agrandi pour permettre des virages mieux gradués.

Enfin, un cône-ancre, d'un modèle spécial, et un stabilisateur articulé en bois permettront au *Lebaudy*, dans le cas où il serait surpris par une panne au-dessus de l'eau, de s'équilibrer au contact de la surface liquide jusqu'à la remise en marche ou jusqu'à l'arrivée des secours. En cas d'avaries graves, 30 à 40 mètres cubes emmagasinés dans le ballonnet permettraient toujours au système de flotter quelque temps. Les aéronautes seront, en outre, munis de gilets de sauvetage empruntés aux courses de canots automobiles et auront à bord des ballonnets de peau caoutchoutée, à poignées, pouvant faire office de bouées flottantes.

On le voit, les expérimentateurs de Moisson poursuivent, avec une méthode qu'on ne saurait trop louer, l'amélioration de leur ballon automobile qui a déjà donné de si beaux résultats. Ils se proposent, cette année, d'étudier progressivement les modifications apportées au type primitif, s'en rapportant avec raison à l'expérience pour apprécier celles qui pourront être gardées et celles qu'il vaudra mieux ne pas maintenir.

FRANÇOIS PEYREY.

BORDEAUX - PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD OUEST*

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Nous enverrons à toute personne qui en fera la demande le Règlement et une feuille d'engagement du Raid Hippique International.

Des bulletins d'engagement sont à la disposition des sportsmen aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Le secrétaire du Comité d'organisation du Raid se tient à la disposition des concurrents tous les lundis, de 10 heures à 11 heures du matin, et les jeudis, de 4 heures à 5 heures, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*.

M. Guignot, secrétaire adjoint du Comité d'organisation du Raid Hippique, se tient tous les mercredis et vendredis, de 4 heures à 6 heures, à la disposition des concurrents aux bureaux de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 10, rue Porte-Dijeaux, à Bordeaux, où sont également reçus les engagements.

QUELQUES OPINIONS DE SPORTSMEN *(Suite)*

Nous avons donné dans nos précédents numéros quelques opinions de sportsmen sur notre Raid Hippique International, sportsmen qui ont bien voulu accepter de faire partie de notre comité : vicomte Maurice d'Orléans, comte de Berterèche de Menditte, J. Achille Dreyfus, directeur du Lloyd anglo-français; Aug. Pouillier, etc. Nous avons reçu de nouvelles adhésions qui sont pour nous de précieux encouragements, étant données les personnalités desquelles elles émanent :

De M. **Robert Papin**, président de la Société Sportive d'Encouragement:

Vous me demandez mon appréciation sur le Raid Hippique organisé par la *Vie au Grand Air* et la *France de Bordeaux ?*

J'approuve ce Raid *en tous points* ; il démontrera, je l'espère, que les qualités des ancêtres d'hippodromes trouvent dans la pratique toute leur raison de cause à effet.

J'accepte avec plaisir de faire partie de votre Comité.

Du comte **Maurice de Cossé-Brissac**, président de l'*Étrier* :

J'ai lu avec un vif intérêt l'exposé de votre Raid ; il est fort bien conçu ; la conception en est large ; l'idée de soumettre à une même épreuve les chevaux montés et attelés est ingénieuse, et j'apprécie fort l'ouverture la plus large faite à la participation des concurrents.

J'accepte votre très aimable proposition de faire partie de votre Comité.

Du **comte de Comminges**, ancien officier de cavalerie :

Avec grand plaisir j'accepte l'honneur que vous me proposez au nom de votre comité.

Du **général Faverot de Kerbrech**, ancien inspecteur général des remontes:

Je vous remercie d'avoir pensé à moi à propos de la grande épreuve que prépare la *Vie au Grand Air*. J'ai lu le Règlement que vous m'avez envoyé; il me paraît fort bien conçu.

De M. **Baltazzi**, directeur du *Jockey* :

Une absence m'a empêché de répondre plus tôt à la lettre par laquelle vous avez bien voulu me faire l'honneur de me demander de faire partie du Comité qui patronnera votre Raid.

En vous remerciant, je suis heureux de pouvoir vous envoyer mon adhésion.

De M. **Levalord**, ancien vétérinaire de l'armée, membre de la Société nationale d'Agriculture, administrateur délégué de la Compagnie générale des Omnibus :

J'accepte de faire partie du Comité qui patronnera votre Raid, et je vais chercher à justifier la confiance que vous voulez bien accorder à mon expérience.

Après la lecture très attentive que j'ai faite de votre Règlement, il est bien évident que le Comité, avec la plus juste raison, cherche à reconnaître parmi les amateurs de chevaux ceux qui peuvent démontrer par leurs soins et leur habileté ce qu'on peut demander à la machine animale sans la surmener ni la détériorer. L'idée est juste et certes bien des gens ignorent l'effort extraordinaire que peut faire un cheval bien conduit. Sans citer les derniers raids, on trouve dans l'histoire hippique bien des faits qui se sont produits lorsque le cheval était le principal moyen de transport.

Le service des Postes aux chevaux a enregistré des vitesses et des endurances de fatigue que l'on ne songeait pas à relever à l'époque. Comme je l'ai démontré au Congrès agricole de 1900 dans un rapport sur l'avenir de la production chevaline en présence des moteurs mécaniques et dans une seconde note parue l'année dernière dans le *Journal d'Agriculture pratique*, les chevaux ne sont pas prêts à disparaître...

Je m'associe avec plaisir aux épreuves qui pourront démontrer la valeur d'un cheval et sa supériorité sur ceux qui ont lutté avec lui...

M. **Barthès**, vétérinaire principal de l'armée en retraite, est venu lui-même nous apporter son adhésion et nous dire combien était intéressante, à beaucoup de points de vue, l'épreuve que nous organisons.

(A suivre.)

PETITE CORRESPONDANCE

MM. *G. à Paris ; M. à Trouville ; B B à Mauvezin.* — Bien reçu vos engagements; le nécessaire sera fait pour l'assurance, vous recevrez votre police directement du Lloyd anglo-français.

M *V à S* — C'est 250 kilos, compris le poids du conducteur. Tous les modèles de voitures sont admis. Je ne crois pas, du reste, qu'un homme résisterait à 800 kilomètres en sulkys de course. L'assurance garantit les accidents causés par autrui et ceux indépendants du conducteur et du cavalier. Le directeur du Lloyd anglo-français vous répondra directement, je lui transmets vos desiderata.

▨ Lieutenant, cavalerie, ayant couru raid avec succès, s'offre à piloter monté dans Bordeaux-Paris Hippique bon cheval qui lui serait confié. — Ecrire Journal *V. G. A.*

MODIFICATION A L'ARTICLE 18

« Le poids de la voiture ne devra pas être inférieur à 220 kilos pour les chevaux « mesurant 1 m. 55 et au-dessus et de 160 kilos pour les chevaux mesurant moins « de 1 m. 55. »

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

LE NEUVIÈME CONCOURS. — A LA GRILLE DE PICARDIE. — CLOTURE LUNDI PROCHAIN. — LE DIXIÈME CONCOURS. — LES CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE.

Notre neuvième concours bat actuellement son plein. Il porte, on le sait, sur

LA GRANDE COURSE PÉDESTRE

organisée par l'*Auto*, de Toulouse à Paris, et dont le départ sera donné lundi prochain 15 AOUT, A 4 HEURES DE L'APRES-MIDI.

Rappelons qu'il s'agit de répondre, par cartes postales toujours, à la question unique et toute nouvelle que voici :

Quel jour et à quelle heure le leader de la course Toulouse-Paris, passera-t-il à la grille de Picardie, située juste à la sortie de Versailles?

Pour guider nos lecteurs, nous les informons que la grille de Picardie se trouve à 719 kilomètres du départ.

Nous prions instamment les pronostiqueurs d'indiquer une heure, avec des minutes, des secondes et des cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

Comme d'habitude, les cartes postales seront seules admises et le concours sera clos

LUNDI PROCHAIN 15 AOUT

c'est-à-dire que le timbre de la poste ne devra pas être postérieur à cette date.

Ajoutons que le gagnant du concours recevra une somme de CENT FRANCS et le second classé, VINGT CINQ FRANCS.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons les premiers détails sur le concours suivant, dixième de la série. Annonçons dès maintenant qu'il aura trait aux

CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE

qui se disputeront les 3, 7 et 10 septembre à Londres.

UN VISITEUR AUSTRALIEN ⚜ DON WALKER

Le dernier en date de nos visiteurs, parmi le flot de champions étrangers que les vélodromes européens auront vu défiler cette saison, détient au moins un record : celui de l'éloignement.

Don Walker, c'est de lui qu'il s'agit, arrive en ligne droite d'Australie. C'est le premier coureur cycliste de cette nationalité que nous ayons vu en France, c'es une qualité à laquelle Walker joint celle d'être le champion incontesté des antipodes.

◆ ◆ ◆

Pour ne pas être célèbre en France où nous avons pour habitude de nous intéresser aux événements d'autant moins qu'ils se déroulent à une plus grande distance, le coureur australien Walker, notre hôte, depuis la semaine dernière, n'en est pas moins une des gloires du cyclisme de l'autre côté du globe.

La série de victoires, interrompue seulement par les visites en Australie de cracks étrangers, de l'envergure de Major Taylor ou de Lawson, et sa longue carrière, s'étendant sur seize saisons consécutives, lui ont valu le surnom de " Jacquelin australien ", certes bien mérité. D'autant plus mérité que ses débuts remontent encore plus loin que ceux du champion tricolore.

Alors que la première course de Jacquelin est de 1893, celle de Walker date de l'année précédente. Pour compléter l'analogie, alors que Jacquelin est né en mars 1875, Walker a vu le jour en août 1874. Il a donc exactement 30 ans, et depuis l'âge de 17 ans, il peut être considéré d'abord comme un des meilleurs coureurs de son pays, puis comme le champion incontesté d'Australie.

Don Walker.
le coureur australien qui vient de débarquer à Paris. A côté de lui, Tom Linton, plus connu des habitués des pistes.

◆ ◆ ◆

entier par les formidables allocations qu'il comporte, et sans avoir jamais réussi à le gagner, i' peut revendiquer l'honneur d'avoir figuré dans la finale plus souvent que n'importe quel autre coureur. Enfin, sur les douze fois en question, Walker figurait huit fois au poste de scratchman ; il était sur cette marque en 1893, et il s'y retrouva encore en 1903, ce qui, à dix ans de distance, n'est pas précisément banal.

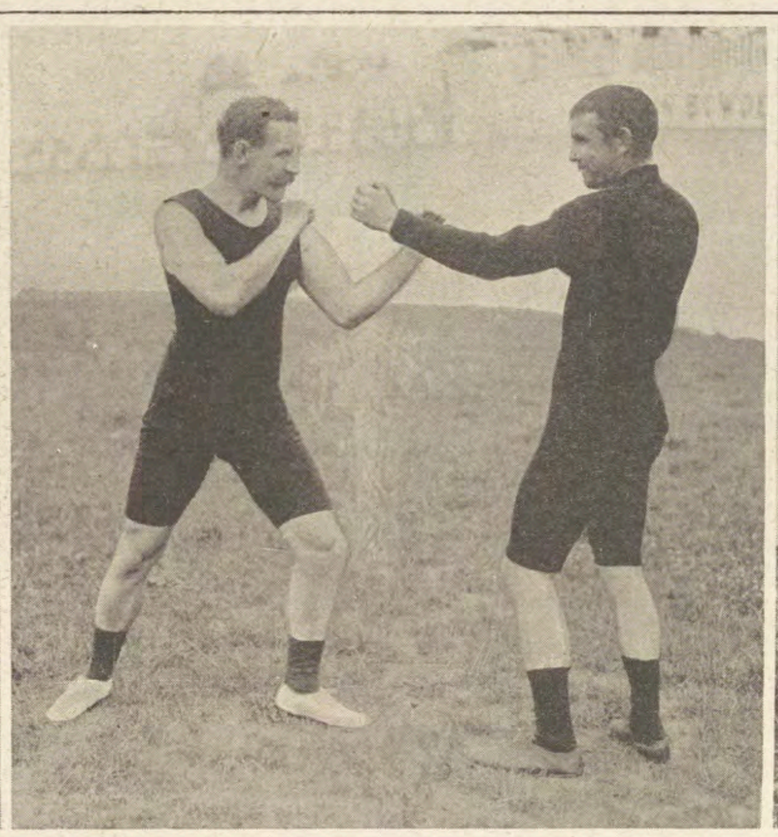
C'est grâce à Major Taylor si nous avons la visite du champion d'Australie. Au cours de ses deux voyages aux antipodes, le nègre a fait la connaissance de Walker dont il est bientôt devenu l'ami intime et qu'il a décidé à entreprendre — à ses propres risques et frais, s'il vous plaît, — un voyage en Europe, *via* Amérique. Par exemple, la surprise de Walker fut aussi profonde que désagréable, lorsqu'en arrivant aux Etats-Unis, son noir compagnon renonça à pousser plus loin. Nonobstant ce petit contretemps, Walker est un admirateur convaincu du noir Américain, tant comme coureur que comme homme privé.

Il cherche à suivre ses traces sous tous les rapports. Ainsi vous ne feriez pas courir Walker le dimanche pour tout l'or du monde, pas plus que vous ne lui feriez boire une goutte d'alcool, pas plus que vous ne l'entendrez prononcer le plus petit juron, son pneumatique viendrait-il à éclater au moment de donner l'ultime coup de pédale lui assurant la victoire.

Tel est l'homme — modeste et sympathique entre tous — que les sportsmen parisiens verront débuter à Buffalo d'abord demain soir dans un handicap du demi-mille, puis lundi prochain en match contre Jacquelin.

Victor Breyer.

Au Vélodrome Buffalo.
Walker allant retirer sa correspondance à la " poste restante " du Vélodrome.



Une séance de boxe entre Linton et Walker.
Tout comme Leander, Jacquelin et Tom Linton, Don Walker pratique avec science le sport de la boxe.

Les falaises de Buffalo.
Walker reste quelque peu stupéfait devant les falaises de Buffalo que lui montre Tom Linton.

Une remarque des plus curieuses s'impose à propos de la carrière de Walker. Il est probablement le seul coureur cycliste, parmi ceux qui sont actuellement à l'entraînement, qui ait couru sur le grand bicycle, cette fine monture dont la jeune génération sportive n'a entendu parler que comme d'un instrument préhistorique.

Voici encore quelques chiffres qui donneront une idée de ce qu'est notre nouvel hôte. Il a couru douze fois l' " Austral Wheel Race ", le grand handicap annuel de Melbourne célèbre dans le monde

Le repos.
Après son entraînement, Don Walker aime à se reposer sur la pelouse du vélodrome.

Comment on soigne un Coureur à pied

Au moment où les engagés de Toulouse-Paris vont commencer à dérouler le terrible ruban de 800 kilomètres, nous avons pensé qu'il serait intéressant d'indiquer ici brièvement à nos lecteurs par quels moyens un homme arrive à tenir si longtemps la route. C'est à Cibot, et à son fidèle entraîneur Ducros, que nous avons demandé de nous dire — photographiquement — quels sont les soins à donner à un coureur à pied de fond, pour le conduire à la victoire.

En cas de fatigue des jambes et des cuisses, quelques coups de serviette mouillée, appliqués sans trop de violence, ramèneront la circulation du sang.

La douche improvisée. — Pour rafraîchir le coureur qui marche sous le soleil, le soigneur l'asperge d'une carafe d'eau, qu'un cycliste a été chercher au contrôle.

Il est utile que le coureur ait une éponge accrochée à sa ceinture. Il peut ainsi, lui-même, s'humecter la figure, lorsque son soigneur a mouillé l'éponge.

Massage en cours de route. — Le contrôle est encore loin, le coureur s'arrête à l'ombre du premier arbre venu. Bien masser, toujours dans la direction du cœur.

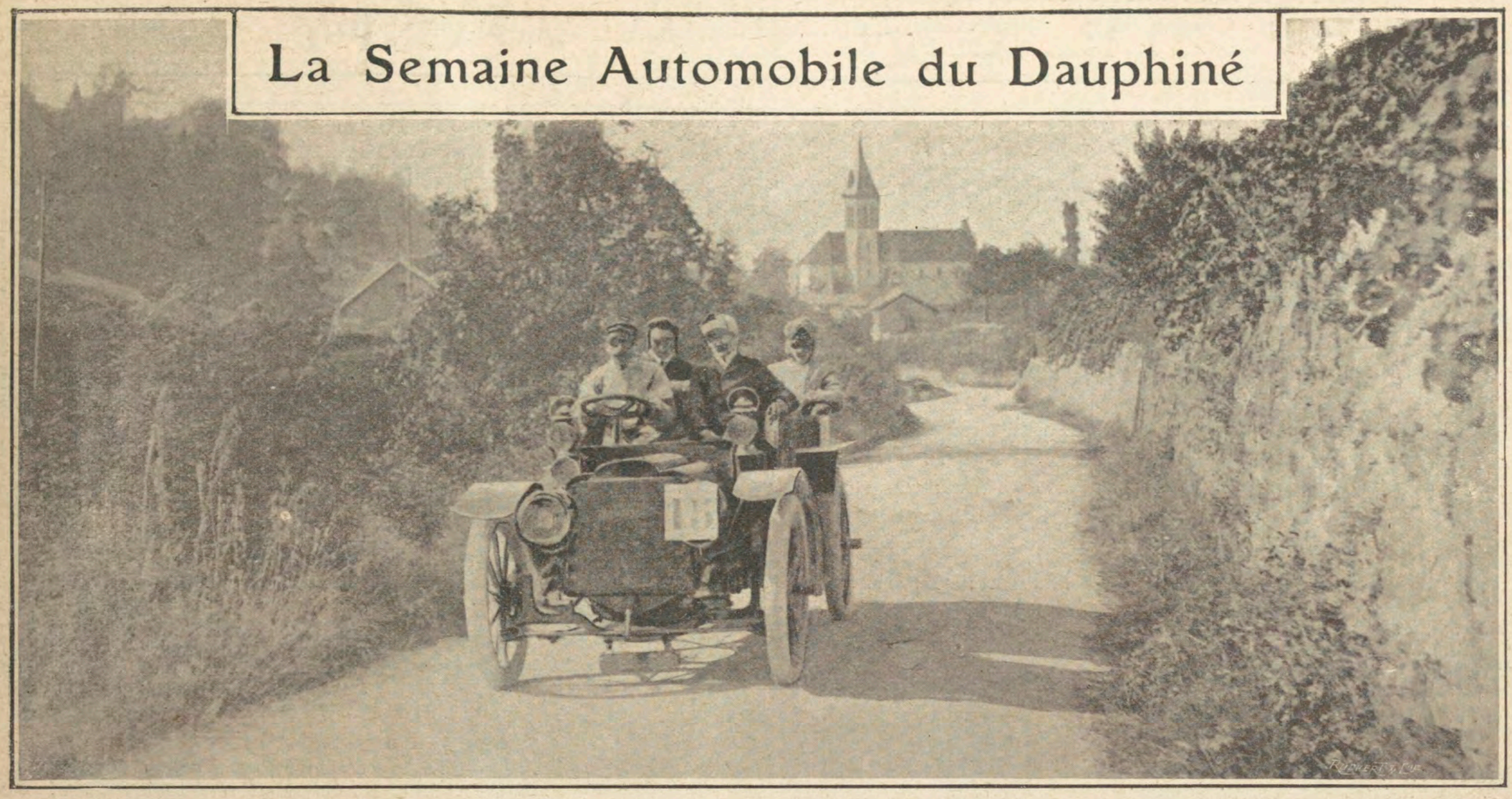
Au contrôle. — C'est une précaution indispensable d'essuyer le coureur en transpiration aussi souvent que possible. Tous les 60 kilomètres environ, il convient de le frictionner avec une serviette éponge.

Pour passer à manger, le soigneur se range sur le côté, et courant sur la même ligne que son coureur, il lui passe le blanc de poulet, ou l'œuf dur qui va le refaire un peu.

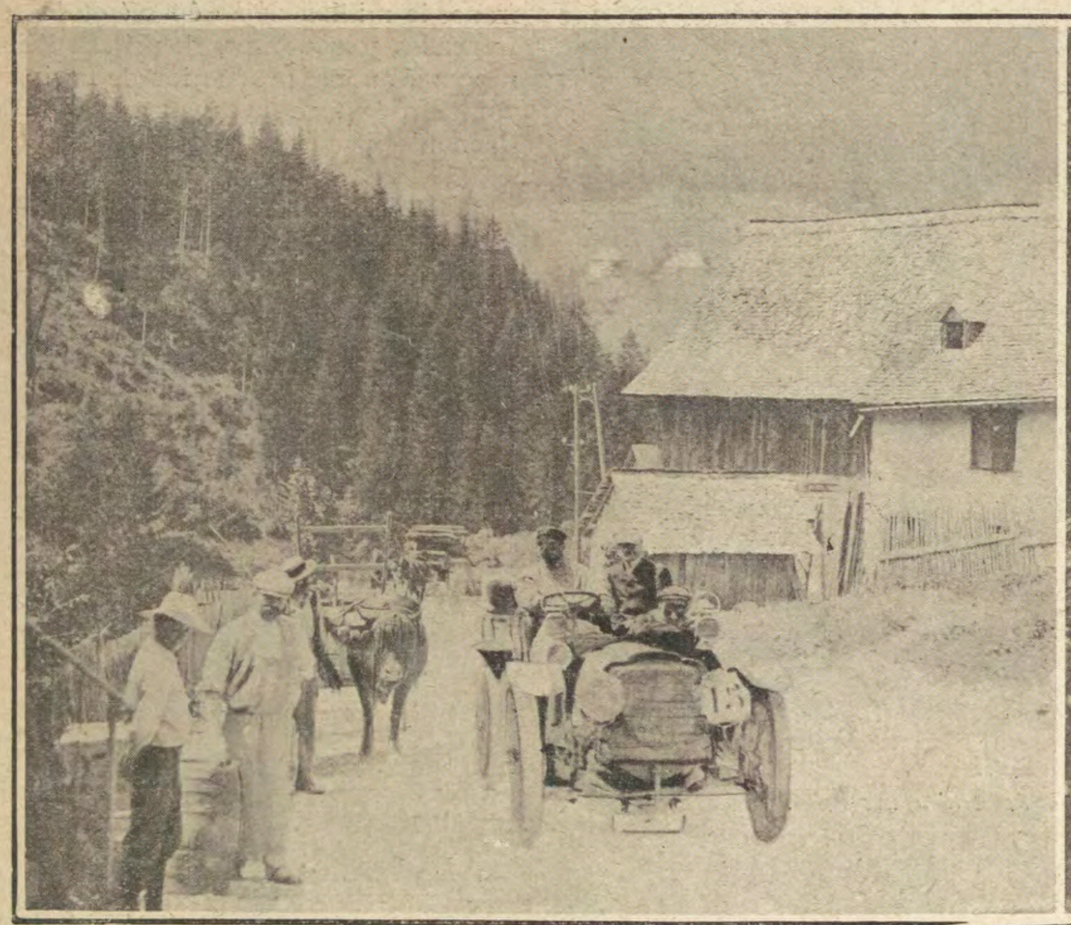
Pour ne pas perdre de temps au contrôle, le coureur s'allonge sur deux chaises pour boire, et pendant ce temps, son soigneur lui masse les jambes.

Le fatal point de côté. — Heureux ceux qui l'évitent. Une friction sur le côté atténue beaucoup la douleur. S'arrêter en tout cas et prendre le pas immédiatement.

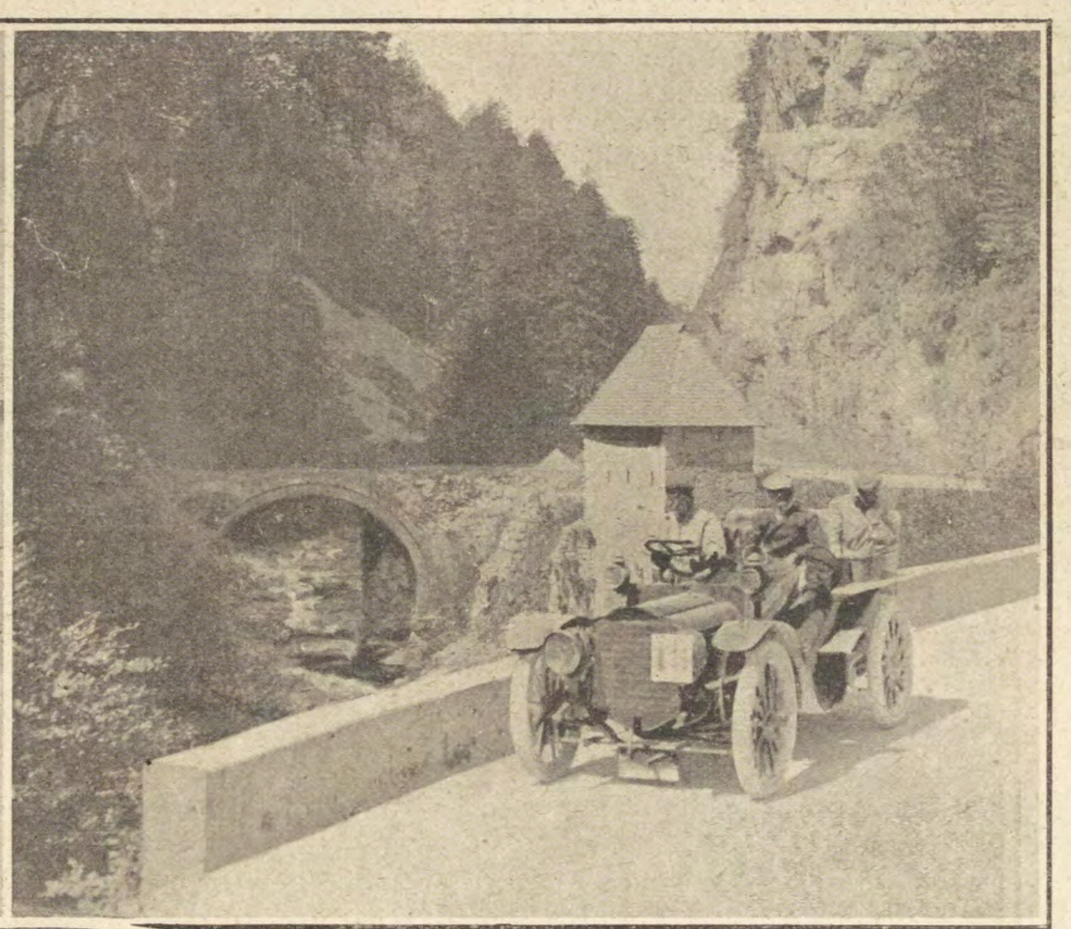
La Semaine Automobile du Dauphiné



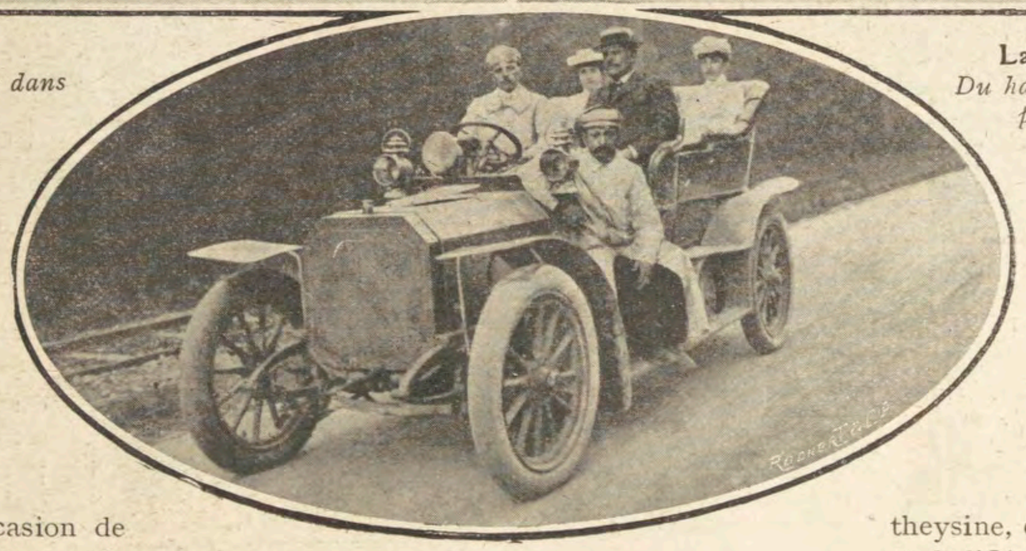
Le Concours de Tourisme de l'Automobile Club Dauphinois. — Les touristes après Voreppe, un des points les plus pittoresques du parcours.



Une rencontre sur la route
Le camionnage automobile le plus ordinaire dans les régions alpines.



La sortie des gorges de la Chartreuse.
Du haut de cette route, les touristes découvrent un panorama splendide et presque unique.

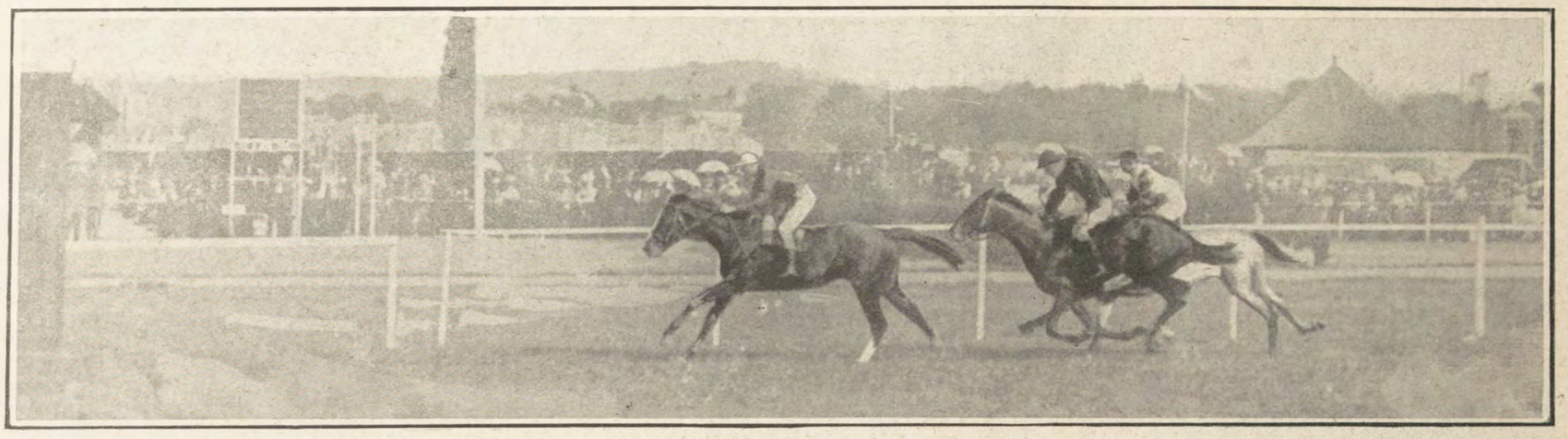


M. Vitalis,
vainqueur de la course de 500 mètres départ et arrivée arrêtés à Uriage. Voiture munie de pneumatiques Dunlop.

Grenoble a eu aussi cette année sa semaine automobile. Organisé par l'Automobile Club Dauphinois, ce meeting, qui s'est déroulé la semaine dernière, a obtenu le plus vif succès, succès très mérité d'ailleurs, car les organisateurs n'avaient rien négligé pour rendre à leurs visiteurs le séjour le plus agréable. Les concurrents du Concours de Tourisme étaient nombreux, car il y avait pour eux, non seulement l'occasion de montrer les qualités de leurs voitures, mais encore celle de faire un voyage à travers ces Alpes françaises, qui sont à juste titre considérées comme le paradis des touristes. Le programme de l'Automobile Club Dauphinois comportait trois journées de tourisme, une course de 500 mètres à Uriage, un gymkhana, etc.

Il faut convenir que le parcours était merveilleusement choisi. Favorisé par un temps superbe, qui faisait valoir la superbe chaîne des Alpes françaises s'étendant tout le cours du trajet, dans les massifs de la Matheysine, du Vercors, du Beaumont, du Pelvoux et de l'Oisans, le concours était basé sur la régularité, la vitesse en côte (Laffrey et Lautaret), la vitesse moyenne, la consommation, le confort et le prix. Les résultats ne seront connus que plus tard.

DE CAEN A VICHY



Gouvernant. Rataplan. Hébron.
L'arrivée du Grand Prix du Cercle International (100.000 fr. — 2.600 m.), gagné par Gouvernant, à M. Ed. Blanc.

Il y aurait une curieuse chronique à écrire sur l'influence de l'automobile sur les courses de chevaux. Cette influence est indéniable ; aujourd'hui, pour les sportsmen les distances n'existent plus ; on va à Caen, à Deauville, à Vichy aussi facilement que l'on allait à Maisons-Laffitte et à Chantilly. Cela est bien fait pour réjouir les Sociétés de province qui méritent la faveur dont elles sont l'objet par le soin qu'elles apportent à la confection de leurs programmes.

JAMAIS on ne vit sur des champs de courses pareille affluence d'automobiles tant à Caen qu'à Vichy. Malgré la concurrence des deux grandes épreuves, il y avait autant de monde en Normandie que sur les bords de l'Allier. M. Edmond Blanc a encore, avec son Gouvernant, remporté une belle victoire ; bien que le fils de Flying Fox n'ait pas eu la monte de son jockey habituel, employé courageusement à la lutte.

Rataplan sera toujours voué aux secondes places ! M. Ed. Blanc, par cette victoire de Gouvernant, augmente de 110.000 francs le million déjà dépassé et de 10.000 francs les 50.000 francs de primes d'élevage rapportés par la production de Flying Fox.

Malgré la terrible concurrence de Vichy, Caen n'a pas eu trop à souffrir. Le Prix

Apres la victoire.
Le jockey Ranch desselle Gouvernant.

M. Charron. M. Chéri Halbronn M. E. Veil-Picard.
Au pesage de Caen.
M. Ed. Veil-Picard, propriétaire de Démétrius, vainqueur du Prix du Premier-Pas; MM. Charron et Chéri Halbronn.

G. Stern, qui pilotait à Ostende un représentant de l'écurie Ephrussi, il a battu plus facilement qu'à Maisons-Laffitte Rataplan, à un écart de poids un peu moindre, il est vrai. Mais ce qu'il y a encore à remarquer dans la course fournie par Gouvernant, c'est que depuis le commencement de l'année, son caractère s'est amendé et qu'il s'est encore mieux à Vichy, qu'à Maisons,

***Démétrius*, vainqueur du Prix du Premier-Pas,** *par Arbacès et Dune. Eleveur-propriétaire, M. Veil-Picard ; entraîneur, G. Cunnington jun. ; jock., Bellhouse.*

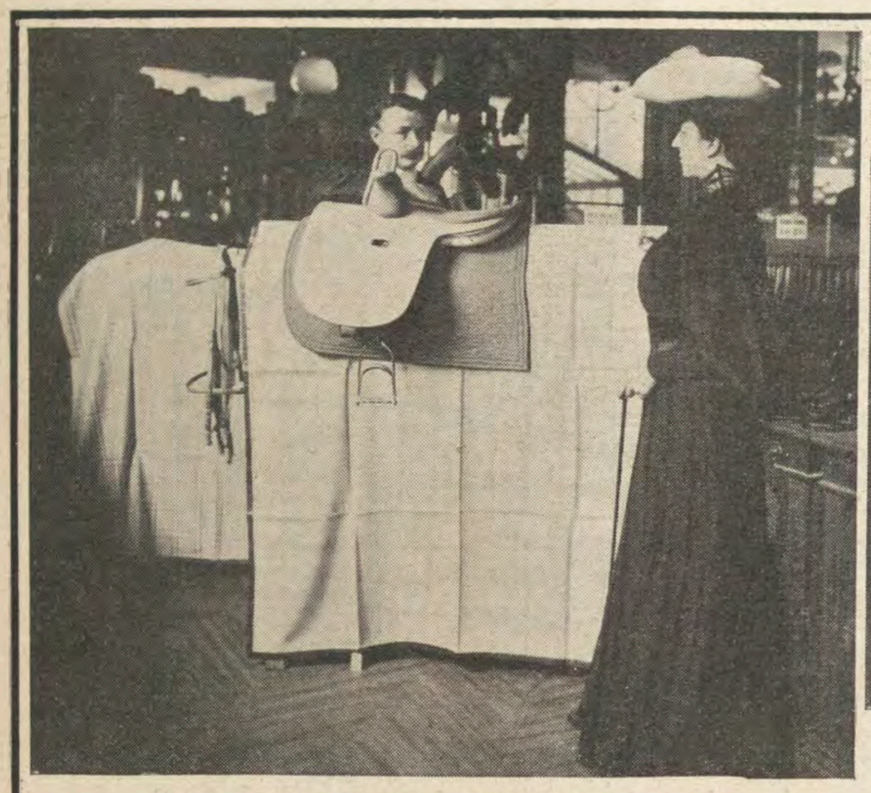
Le marquis de Barbentane,
président de la Société des courses de Vichy, vice-président de la Société Française Hippique.

du Premier-Pas est une des épreuves qui intéressent le plus les sportsmen, mais le lot qui le disputa cette année était plutôt modeste. Un poulain qui s'était assez bien comporté à St-Cloud, où il a fini quatrième derrière Fier, Démétrius, par Arbacès et Dune, à M. E. Veil-Picard, a battu facilement Antilope, Oronge, Peterhof et cinq autres concurrents, dont Premier-Pas, qui est resté au poteau, et Le Météore, au comte de Pourtalès, qui, bien qu'inédit, était le favori du ring.

F. P.

LES SPORTS DANS LES MAGASINS

DIMANCHE dernier, il y avait foule à la Piste Municipale où l'Intermagasins, fédération des Sociétés sportives des grands magasins de nouveautés, donnait sa réunion annuelle. C'est que les sports comptent dans les grands magasins de fervents adeptes qui, nous avons pu nous en rendre compte, et nos lecteurs pourront le faire par les photographies ci-dessous, se livrent, sans se détourner de leurs occupations journalières, à leurs exercices favoris.



Les uns font de l'hippisme,

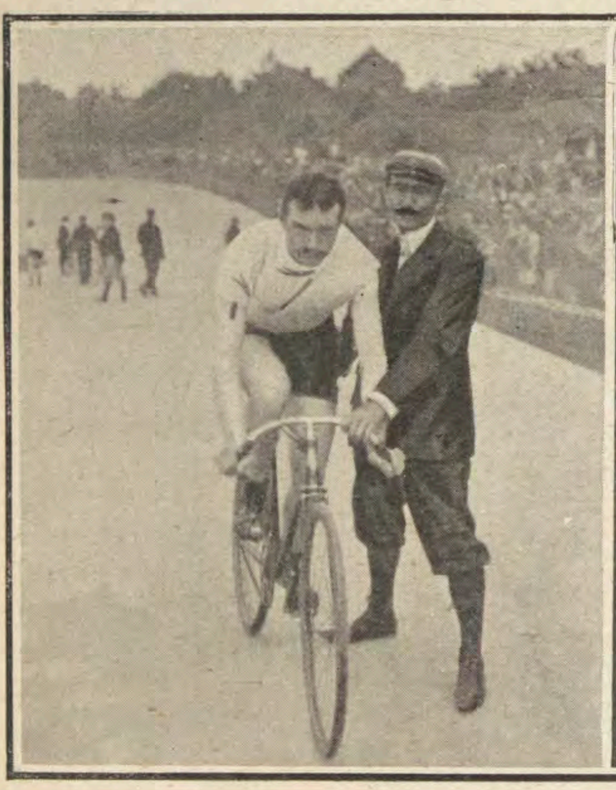
les autres pratiquent l'automobile,

d'autres se livrent aux sports athlétiques.

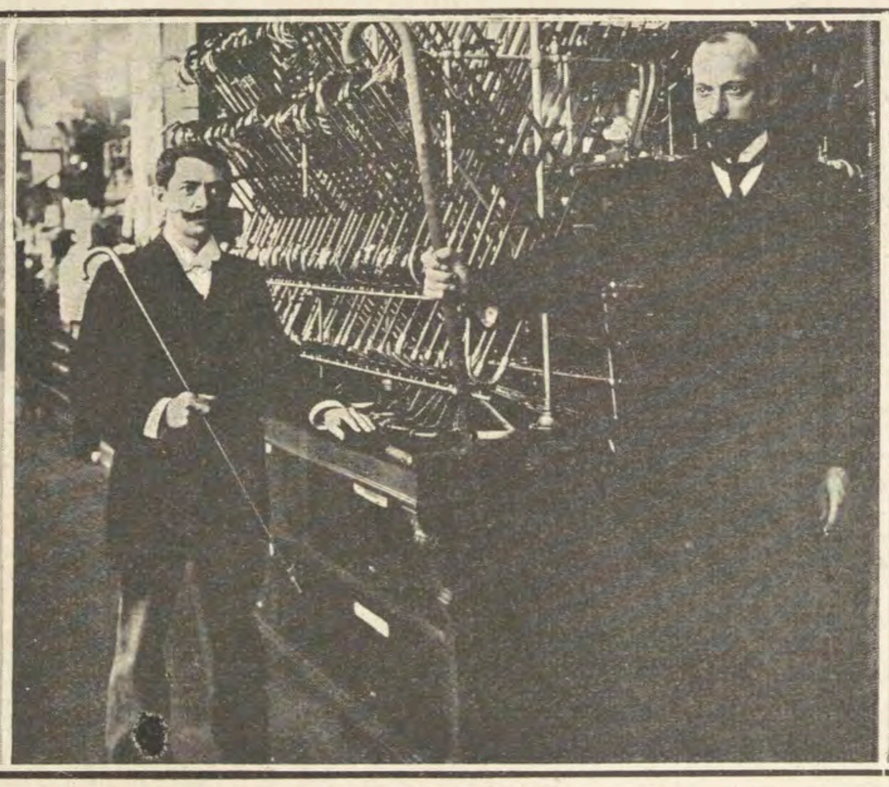
Ceux-ci s'adonnent aux poids,

ceux-là préfèrent la chasse,

quelques-uns ont un faible pour la natation...



Bouilhaud (Louvre).



tandis que leurs camarades manient la canne ou l'alpenstock.

Gaby (Samaritaine).

Grâce à cet excellent entraînement, Bouilhaud a fait triompher les Magasins du Louvre dans le Challenge Intermagasins, pendant que Gaby remportait, de haute lutte, pour la Samaritaine, le Championnat des Magasins.

LES CANOTS AUTOMOBILES D'OSTENDE

Le mois d'août sera certainement, cette année, le mois des canots. En un mois, nous aurons des courses de canots à Ostende, de Calais à Douvres, de Paris à Deauville, et à Lucerne. C'est assez, c'est même beaucoup, et quelques-uns ajouteront sans doute : c'est même un peu trop.

Le fait est que nous manquons en tout d'un peu de mesure et que sous prétexte d'encouragement, nous en arrivons trop facilement à fatiguer ceux-là mêmes que nous voulons encourager.

◆ ◆ ◆

Les régates d'Ostende, qui commençaient la série des courses de canots automobiles, ont été un peu faibles comme intérêt.

On n'y a vu qu'un seul canot nouveau, *Hilda*, canot belge, construit par la Société bien connue, Cockerill, d'Hoboken-lès-Anvers. Voilà pourtant une maison qui a l'habitude de la mer. Elle construit de puissants paquebots et entre autres, la malle qui fait le service d'Ostende à Douvres. Néanmoins, son canot a été le moins bien abrité contre la mer qu'on ait vu dans le meeting. A tel point qu'il a dû renoncer à la lutte et la laisser entre les leaders déjà anciens de Monaco dont le meilleur s'est trouvé comme toujours *Trèfle-à-Quatre*, le joli racer de 10 mètres qui avait eu un tel succès en Méditerranée.

Les Régates
Le Trèfle-à-Quatre, *gagnant du kilomètre arrêté et lancé, du mille marin automobiles d'Ostende, et de la course de 60 kilomètres (catégorie racers de 8 à 12 mètres).*

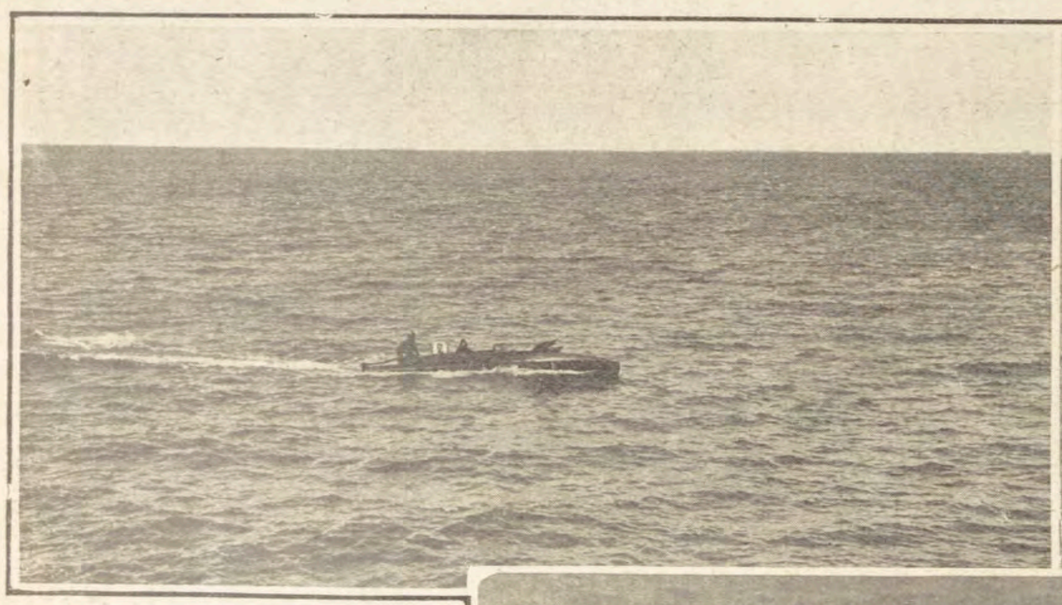
Le comte de Smaet de Naever, premier ministre belge, assiste aux Régates automobiles d'Ostende.
A droite, M. de Beukelaer, chronométreur officiel.

Le meeting a été double. Il s'est disputé à la fois en mer et sur les canaux. La première journée en mer fut assez décourageante. Il faisait un peu de lame au début, et la course se disputant à l'heure du flux, la lame a toujours grossissant, si bien qu'aucun des canots en ligne ne put faire un tour, et tous durent rentrer au port remorqués.

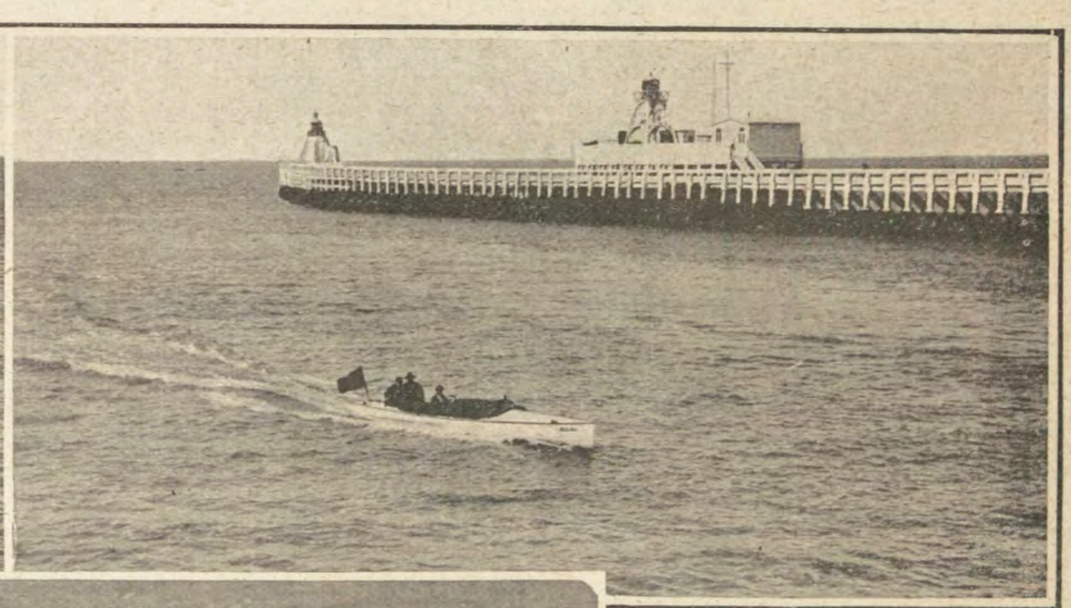
A ce sujet quelques mots d'explication sont nécessaires. On croit et on craint volontiers que les petits canots se retournent à la lame. Je les ai vus par mer assez forte pourtant, flotter arrêtés, c'est-à-dire ne gouvernant plus, et ils se tenaient très bien. Au contraire, ce qui les tuait et les mettait hors de combat, c'était leur propre vitesse. Songez qu'un petit canot de 8 mètres comme *Princesse Elisabeth* ou *Marsouin* marche presque aussi vite que les grandes malles d'Ostende à Douvres qui ont de 7 à 8 mètres de hauteur au-dessus du flot. Les deux engins arrivent donc dans la lame à la même vitesse et en ont fait jaillir par conséquent une gerbe d'eau de même hauteur, mais tandis que cette gerbe d'eau n'a aucune influence sur la hauteur de la coque de l'un, elle inonde l'autre complètement, car sa hauteur dépasse de beaucoup celle du bordé protecteur. On peut donc dire volontiers que la hauteur de franc-bord et surtout de protection avant d'un bateau à la mer est en raison directe de sa vitesse. Il faut ajouter en sus que dans tous les canots munis de moteurs à explosion, les seuls qui fassent un peu de vitesse avec de faibles dimensions, il y a nécessité absolue d'aérer le moteur et de lui fournir l'air, c'est-à-dire l'oxygène nécessaire à sa carburation. Or, ceci ne peut s'obtenir qu'avec une ouverture à l'avant par où l'air entre en vitesse et vient alimenter le carburateur.

Malheureusement, l'air ne rentre pas seul et avec l'air, vient de temps à autre l'eau. Or, l'eau en général et l'eau de mer en particulier n'est guère favorable aux moteurs à explosion. L'eau tombe sur les bougies, sur les fils, sur la bobine, dans le tuyau d'aspiration. Et lorsque c'est de l'eau de mer, elle y dépose, en séchant, une certaine quantité de sel marin fort désagréable.

C'est la grande leçon qu'ont prise les moteurs à Ostende en mer. Elle avait été commencée à Monaco, mais le temps là-bas avait été plus favorable et, somme toute, on s'en était mieux tiré. C'est ce qu'il advint le second jour à Ostende. Instruits par l'expérience, les conducteurs profitant d'ailleurs d'un temps meilleur ont pu marcher à allure réduite.



Le *Marsouin*, vainqueur du handicap des racers, 30 kilomètres.



Hilda, complètement inondé, rentre dans le port d'Ostende.

Le *Triplex*, vainqueur du handicap cruisers, 30 kilomètres.

Car la vitesse est ici autrement difficile à gagner que sur la route. Au gré du vent ou même de la marée, dos d'âne et caniveaux s'y forment vite avec la vague. Il y a donc un apprentissage à faire et ce prologue, ce lever de rideau de Calais-Douvres donnera peut-être pour la grande épreuve de bonnes et utiles leçons.

GEORGES PRADE.

AUTOMOBILES SANS MOTEURS!

Un virage impressionnant du Dauphin Mors.

Le défilé des concurrents.
A côté de quelques voitures rudimentaires, d'autres reproduisent d'une façon frappante les 100-chevaux des grands constructeurs.

Ce fut une fête bien amusante que la course d'automobiles pour enfants de moins de 15 ans, donnée dimanche à Champigny. Empressons-nous d'ajouter que les automobiles étaient dépourvues de moteurs et que leur seul poids devait les entraîner sur les 1.500 mètres de côte. Le vainqueur, Zacharie, sur Mercédès ( ) fut proclamé Champion du Monde et détenteur de la coupe Darmont, offerte par M. Albert Darmont, l'artiste dramatique bien connu, créateur de l'épreuve.

L'arrivée d'une Mercédès.

Comment on donnait les départs. — Un starting-gate d'un nouveau genre.
Les concurrents, répartis en séries de trois, étaient retenus par une barre, jusqu'au signal du starter. Ils se laissaient alors aller sur la pente, non sans aider au démarrage par de violents coups de reins.

ONZE KILOMÈTRES EN CANOËS

La course de canoës du Perreux. — Les trois premiers : M. Rampart, 1er; M. G. Devaux, 2e; M. Fournier, 3e.

Dimanche dernier, a été disputée, sur la Marne, la cinquième course annuelle pour canoes de promenade fondée en 1900 par le Cercle Nautique du Perreux.

Le départ et l'arrivée se faisaient devant le cabaret du Coq d'Or, où le C. N. du Perreux a son siège social; les rameurs avaient à couvrir un parcours de 11 kilom. 300.

Admirablement organisée et dirigée par MM. Feuillet, président; Morel, secrétaire, et V. Martin, trésorier du C. N. P., assistés de nombreux et dévoués commissaires, cette course a obtenu le plus vif succès.

Les résultats ont été les suivants :

1er M. Rampant, en 1 h. 03 m. 46 s.; 2e M. G. Devaux, en 1 h. 03 m. 52 s.; 3e M. Fournier, en 1 h. 04 m. 57 s.

La lutte, pour s'être livrée entre baladeurs, n'en a pas été moins acharnée.

Les Coupes de la *Vie au Grand Air* – Le Challenge des Femmes aéronautes

L'aérostation, jadis si dédaignée, a dès maintenant conquis la consécration la plus précieuse et la plus enviée, celle qui constitue le gage et la récompense du triomphe : le suffrage des femmes. Aussi bien, le voyage en ballon, par la variété des sensations qu'il procure, semble-t-il fait pour séduire plus particulièrement l'imagination et la sensibilité féminines.

Mme Magdeleine Savalle,
gagnante de la première Coupe de la Vie au Grand Air.
en 1902-1903.

Frappé de ce fait, notre directeur Pierre Lafitte fonda, le 5 juin 1902, la Coupe aérostatique de la *Vie au Grand Air*, challenge de distance réservé aux femmes aéronautes et doté d'un magnifique objet d'art : *la Jeune Provence*, statuette de Charpentier. La conquête de ce trophée suscita les compétitions les plus acharnées : Mmes Germaine Lapeyre et Pinch furent successivement détentrices de la Coupe, définitivement attribuée à Mme Magdeleine Savalle, pour son voyage du 2 juillet 1902 (Paris–Heiteren, Prusse rhénane, 408 kilomètres). Parmi les autres concurrentes moins favorisées, citons : Mmes Léon Maison, Mazuel, Delaunay, Berthe de Nyse, Laes, la duchesse d'Uzès, etc., etc.

(Goldscheider édit.)
La deuxième Coupe des Femmes aéronautes, offerte par la *Vie au Grand Air*.

Miss Moulton,
détentrice actuelle de la deuxième Coupe–Challenge des Femmes aéronautes.

Encouragé par ce succès éclatant, notre directeur fondait, le 17 juillet 1903, une deuxième Coupe Challenge. Elle appartiendra à la femme aéronaute, qui pendant dix–huit mois consécutifs restera détentrice de la plus longue distance.

Deux tentatives se sont déjà produites pour conquérir la nouvelle Coupe. Dans la première, les 6 et 7 octobre 1903, Mme Jules Saunière parcourait les 700 kilomètres qui séparent, à vol d'oiseau, Paris de Bayreuth. Cette magnifique performance était cependant dépassée les 13 et 14 octobre 1903 par miss Moulton qui accomplissait la traversée aérienne de Saint–Cloud à Klien–Wierau (1.100 kil.).

F. P.

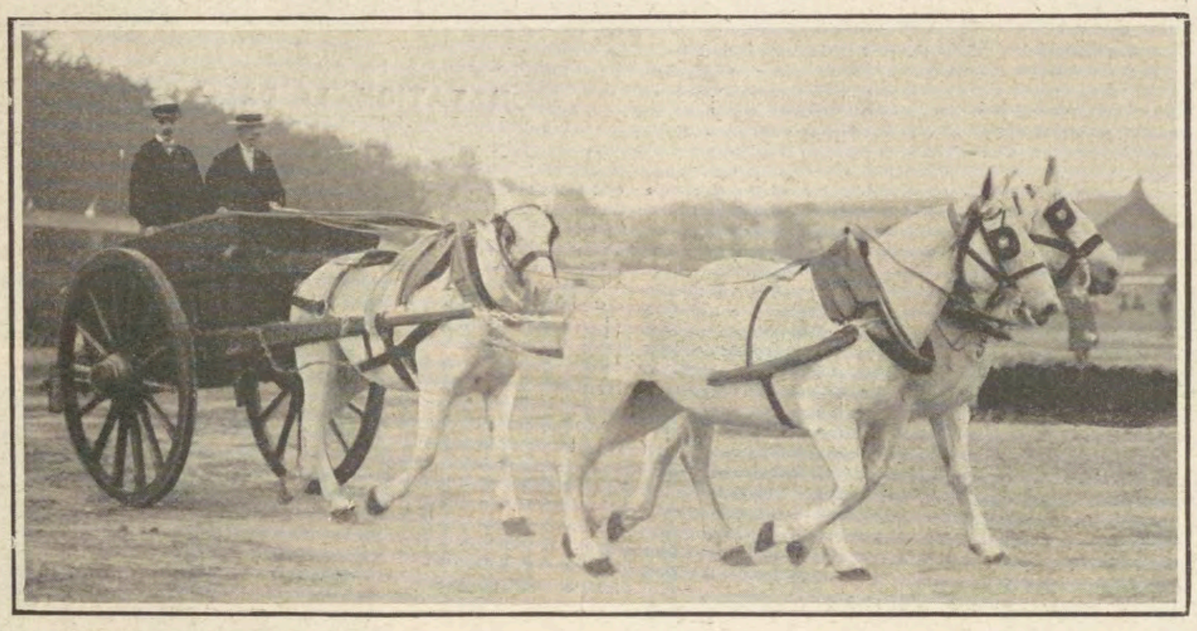
LE CONCOURS HIPPIQUE DE BOULOGNE

Le saut de la rivière dans la Coupe.
Ping-Pong, *monté par M. de Champsavin, gagnant de la Coupe.*

Le Prix des Veneurs.
Cette épreuve s'est disputée pendant un orage. M. de Royer a l'air de traverser un gué.

Le saut de la rivière.
Zoulou, *au baron de Blommaert et à M. Haentjens, monté par M. Haentjens.*

Depuis que le Concours hippique du Nord, qu'organise la Société Française Hippique, tient ses assises à Boulogne-sur-Mer, son succès est bien plus considérable que lorsqu'il avait lieu à Lille. Tous les gentlemen-riders habitués des concours hippiques s'y donnent rendez-vous et tous les amateurs de chevaux de trait y viennent admirer les beaux spécimens de la race boulonnaise qu'exposent le baron d'Herlincourt, M. Auguste Calais, M. A. de Wazières, M. Le Gentil, M. Têtu, etc., car chaque année la S. F. H. donne à Boulogne un concours hippique spécial réservé uniquement aux chevaux de la région.

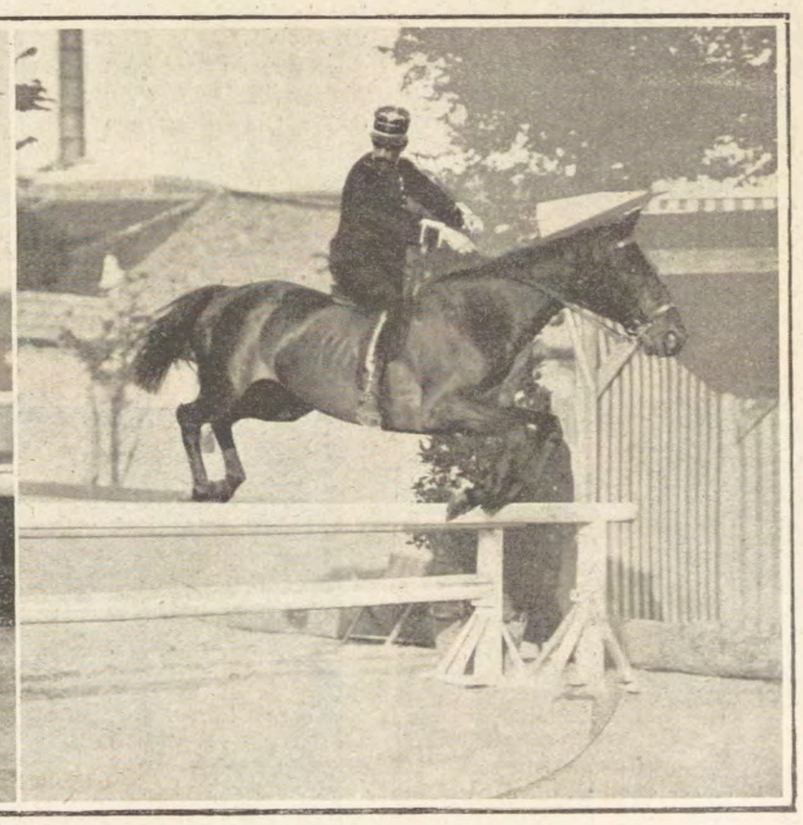


Attelage boulonnais, ayant obtenu le premier prix.

Toutes les épreuves portées au programme ont été très disputées. La nombreuse assistance n'a pas ménagé ses applaudissements aux vainqueurs : à M. Decarpentry, qui a brillamment enlevé le Prix d'Essai ; à M. Tacquet, qui a triomphé dans le Prix des Habits-Rouges ; à M. Wagner, premier dans le Prix des Dames ; à M. Champsavin, gagnant de la Coupe, en un mot, à tous ces excellents cavaliers qui nous ont étonnés par leur adresse et leur science.

Le saut du mur dans le Prix des Régiments.
Tivoli, *au lieutenant Decarpentry, du 4e cuirassiers, monté par son propriétaire.*

Le saut de la barre.
Jubilee, *à M. Carl Wagner, monté par son propriétaire, qui a remporté le Prix des Dames, le Prix des Veneurs et l'Omnium.*



Le saut de la barre.
Le lieutenant Dubos, du 21e dragons, montant Essor, *premier prix du Prix des Régiments et premier prix du Prix de Clôture.*

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE COUVERTURE

Chantilly, nous avons déjà eu l'occasion de le dire plusieurs fois, est une ville sportive par excellence ; c'est notre grand centre d'entraînement, et les entraîneurs, les jockeys, les lads pratiquent tous les sports. Cette dernière semaine, viennent d'avoir lieu à Chantilly de grands matches de cricket auxquels ont pris part quelques-uns de nos meilleurs entraîneurs. Un des joueurs les plus réputés est l'entraîneur du prince Murat, Lynham.

LES 90 KILOMÈTRES AU PARC DES PRINCES

L'épreuve capitale de la réunion de dimanche dernier, au vélodrome du Parc des Princes, était la course de 90 kilomètres qui

Le départ de la course de 90 kilomètres

mettait aux prises les quatre stayers de marque qui sont : Leander, Bruni, Michael et Champion. Après une course fertile en péripéties d'un bout à l'autre, la victoire est finalement revenue à Leander, qui a couvert les 90 kilomètres en 1 h. 8 m. 56 s. 4/5, battant dans l'ordre Bruni, Michael et Champion.

DEUX NOUVEAUX CHEVALIERS DE LA LÉGION D'HONNEUR

La promotion dite du 14 juillet nous apporte la nomination au grade de chevalier de la Légion d'Honneur du très sympathique secrétaire général de la Société des Steeple-Chases de France, M. Lallement. Tous ceux qui ont été en rapport avec ce parfait sportsman se réjouiront avec nous de la distinction très méritée que vient de lui décerner le ministre de l'Agriculture.

M. Goursat (dit Sem).
dessinateur, en costume de jockey, chevalier de la Légion d'Honneur.

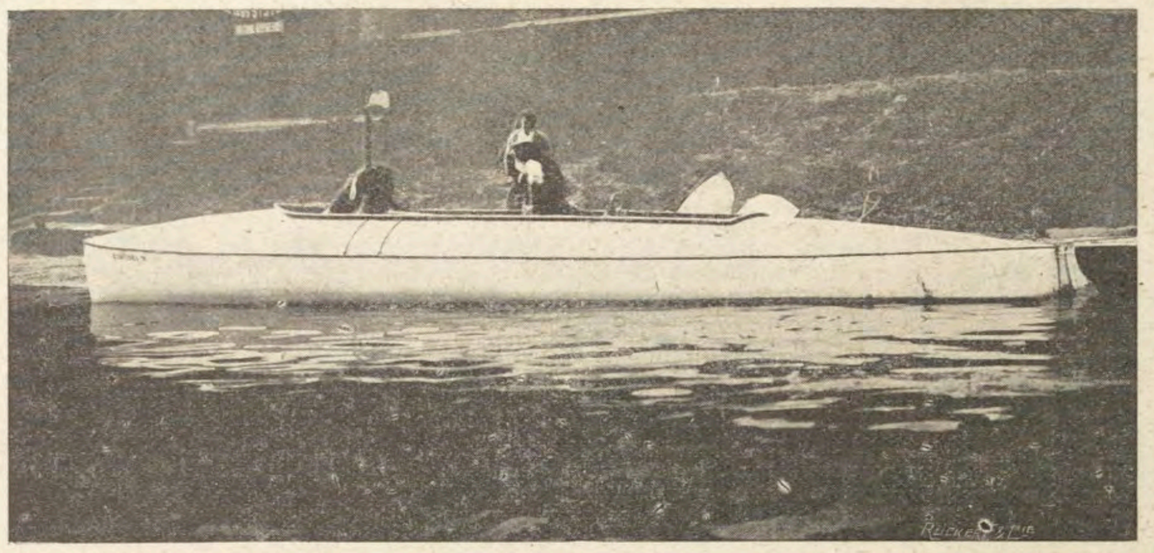
M. Lallement.
secrétaire général de la Société des Steeple-Chases de France, chevalier de la Légion d'Honneur.

Une autre promotion qui sera unanimement approuvée dans le monde des sports est celle de l'original artiste qu'est notre excellent collaborateur Sem, décoré par le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts.

Ajoutons que M. Baillif, président du T.C.F a été promu officier de la Légion d'honneur.

LE PREMIER 45 A L'HEURE EN CANOTS AUTOMOBILES

Nous avons eu à enregistrer, la semaine dernière, une performance de tout premier ordre, celle accomplie par le *Mercédès IV*, à M. Védrine, qui, avec deux personnes à bord, a marché en Seine à une vitesse de 45 kilomètres à l'heure. Et il paraît que le racer de M. Védrine nous réserve d'autres surprises : la chute du record à brève échéance.



Le " Mercédès IV " gagnant de Calais-Douvres
qui vient de marcher en Seine à une vitesse de 45 kilomètres à l'heure.

LA COURSE BORDEAUX-ROYAN

Dimanche dernier, s'est disputée la course annuelle Bordeaux-Royan, organisée par la vieille Société vélocipédique le Vélo Caudéranais.

Cette course est la plus longue qui se donne sur route dans le Sud-Ouest ; elle a obtenu comme les années précédentes le plus vif succès.

Le départ de la course Bordeaux-Royan

48 coureurs se sont mis en ligne.

La victoire est revenue à Sauzeau, qui a couvert la distance en 4 h. 35 m. 40 s.

APRÈS LE TOUR DE FRANCE LE BANQUET GARIN

Samedi dernier, au restaurant Dehouve, M. Mouter, le sympathique directeur de la Société La Française, offrait à Garin, vainqueur de la course du Tour de France, et champion de la marque, un banquet auquel avaient été également conviés une trentaine d'amis. A l'issue du dîner, empreint de la plus franche gaieté, M. Mouter a remis à Garin le Challenge de la *Vieille Route*, qu'il gagnait pour la seconde fois et dont il devient définitivement le détenteur. Autour de la table, reconnu Pothier, Delattre et les représentants de la presse sportive parisienne.

M. Delattre Garin M. Mouter
Le Banquet offert a Garin par la Société La Française, a l'occasion de sa victoire dans la course du Tour de France.

NATATION. LE PRIX DUPLEIX

Dimanche dernier, en le très joli bassin du canal de Versailles, s'est disputé le Prix Dupleix, épreuve de fond, natation, sur 804 mètres. Un nombreux public était présent et a été fort intéressé par la belle et longue lutte de nos jeunes athlètes qui ont fourni là un effort superbe, car l'eau de peu de profondeur et absolument morte est excessivement dure, et 800 mètres ne sont pas à la portée de tous les nageurs.

Landry
vainqueur du Prix Dupleix.

Voici dans quel ordre se sont effectuées les arrivées.

1. Landry (T.C.P.) en 14 m. 40 s. ; 2. Bougoin (S.A.M.) à 10 mètres ; 3. Bourle, 4. Bernard à une tête du précédent (battu sur la corde après une belle lutte) ; 5. Mortier ; 6. Vasson ; 7. *ex-æquo* Viglietti et Gérard ; 9. Verrier. Burgess, indisposé, n'a pas terminé le parcours.

AU VÉLODROME DE LA TÊTE D'OR A LYON

La réunion de dimanche dernier au Vélodrome de la Tête d'Or à Lyon a obtenu un gros succès. Le Grand Prix d'Eté a été gagné par Lagarde devant Poulain et Rettich dans l'ordre. Le Handicap international amateurs est revenu à Rondelli, parti scratch. Rondelli avait déjà gagné dimanche à la Fiste Municipale du Bois de Vincennes le Championnat de France amateurs.

Rondelli, 1er.
Le départ du Handicap international amateurs.

LA RÉUNION INTERCLUB DU METROPOLITAN CLUB

La réunion interclubs organisée dimanche dernier par le Metropolitan Club sur son nouveau terrain de Clichy a remporté le plus grand succès.

Les coureurs, en grand nombre, avaient répondu à l'appel des organisateurs, et le public s'est vivement intéressé aux différentes épreuves inscrites au programme.

En plus des courses à pied, deux assauts de boxe anglaise disputés sur un ring en

L'arrivée de Feff, vainqueur du handicap 400 mètres.

plein air ont mis aux prises les amateurs : MM. Dorian et Berthet, et l'excellent professeur du Metropolitan Club, M. L. Lerda, avec M. Max Spitzer, amateur.

Les épreuves pédestres ont été successivement gagnées par Carloni (handicap, 100 mètres), Feff (handicap, 400 mètres), Juny (handicap, 1.500 mètres), Soahlat (1.900 mètres, steeple-chase).

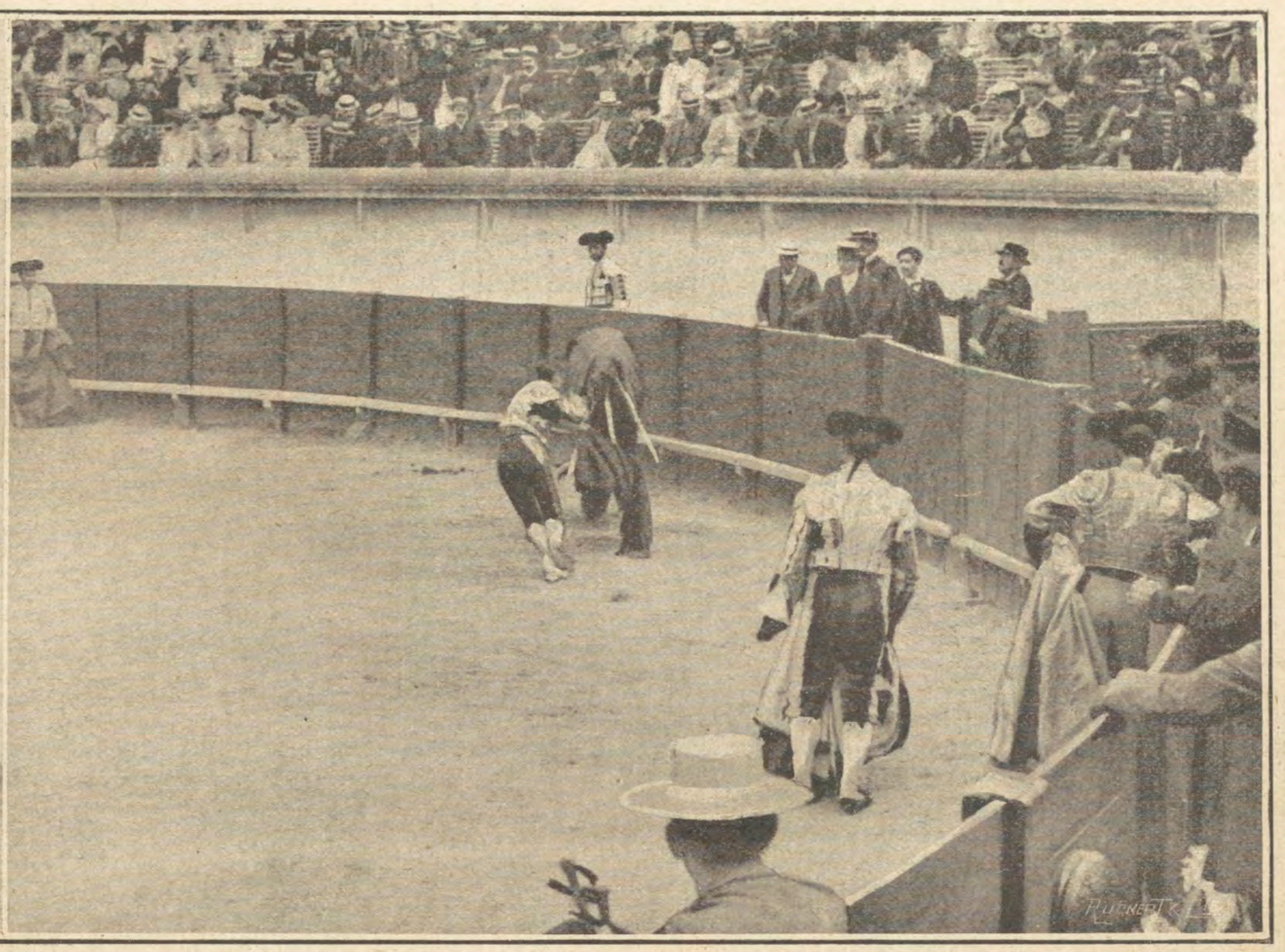
LE MEETING D'AIX LES BAINS

Très réussi le meeting hippique d'Aix-les-Bains, et le bon papa Lieux, cet admirable " retapeur " de chevaux, s'est taillé un gros succès, remportant, avec quelques chevaux de second ordre, la plupart des épreuves. M. Lieux a organisé une véritable tournée, il " fait " la province avec sa modeste cavalerie et il est bien près d'atteindre 100.000 francs de gains.

Le gagnant du Prix du Cercle Roublarde, par Bruce et Roulette ; propriétaire et entraîneur, M. Lieux.

AUX ARÈNES DE NIMES

(Cliché Beauchy.)
Le célèbre matador Ricardo Torres Bombita-Chico.



(Cliché Teulou.)
Aux arènes de Nîmes : Bombita-Chico porte une estocade " en las tablas ".

La deuxième corrida de la saison, organisée encore sous le patronage du Syndicat de la presse nîmoise, a été célébrée ces jours derniers au milieu de 20.000 aficionados.

Les matadors engagés étaient Bombita-Chico, Chicuelo et Morenito de Algéciras.

Les toros provenaient de la ganaderia d'Ibarra.

Les toreros et leurs adversaires ont obtenu le plus vif succès et la mauvaise impression laissée par la corrida précédente a été complètement effacée.

La foule enthousiaste a acclamé les Espagnols.

BLOC-NOTES

POUR NOS LECTEURS

Il arrive quelquefois que nos lecteurs nous écrivent pour se plaindre qu'ils n'ont pas pu trouver la *Vie au Grand Air*, soit chez leur libraire, soit chez leur marchande de journaux, soit à la gare.

Il est certain que notre revue est si rapidement " enlevée " quand elle arrive chez les marchands, que le contretemps que l'on nous signale doit se reproduire trop souvent.

Voici quelques conseils qui permettront à nos lecteurs de ne pas se priver de leur *Vie au Grand Air* ou de l'attendre trop longtemps :

1. En *s'abonnant* (18 fr. par an) ils supprimeront toute difficulté ;

2. En *retenant* le journal à leur marchande, ils seront sûrs de toujours l'avoir ;

3. En le *commandant*, dans le cas où la marchande ne l'aurait plus, ils doivent le recevoir au plus tard trois jours après la commande ;

4. En *réclamant* à MM. Pierre Lafitte et Cie contre toute marchande ne leur donnant pas satisfaction, ils seront sûrs de faire cesser un état de choses qui leur est et qui nous est préjudiciable.

On voit que rien n'est plus simple.

PIERRE LAFITTE & Cie.

YACHTING

La Coupe de Rouen.

L'épreuve de la Coupe de Rouen pour 1904, qui avait été fixée aux 10 et 11 juillet, d'accord avec la Société des Régates du Havre, de façon que les concurrents soient réunis à ce port au moment de ses grandes régates annuelles, n'ayant pu avoir lieu, a été reportée aux 18 et 19 août prochain.

Au sujet de cette épreuve, nous rappelons qu'elle sera courue cette année aux mêmes conditions qu'en 1903 et que, par conséquent, les concurrents n'auront aucune entrée à payer.

Le nouveau règlement, paru au mois de juin dernier, ne sera applicable qu'en 1905, car, pour se conformer aux conditions de la Coupe, il fallait que les concurrents fussent prévenus au moins une année d'avance.

LE BULLETIN DE MICHELIN

La double semelle.

LE POIDS DU CHASSIS ET LE POIDS DE LA VOITURE. — LA FORCE DU MOTEUR.

Il y a bien longtemps que nous n'avions plus eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs de la double semelle.

L'heure nous semble propice pour y revenir.

En effet, nous voyons journellement passer à notre usine, en cette saison, de très nombreuses voitures, et nous constatons que les pneus employés sont encore, dans beaucoup de cas, d'un type inférieur à celui qui serait nécessaire.

Lorsque nous demandons à un chauffeur :

« Désirez-vous que nous pesions votre voiture ? »

Nous recevons très souvent cette réponse.

« Ma voiture ? Mais c'est tel type, de telle marque, et le châssis pèse tant. C'est le constructeur qui m'a donné ce poids. »

Il est certain qu'avec ces données le résultat est toujours que les pneus sont plus que suffisants.

Cependant, il faut aussi considérer que sur ce châssis on a fait établir une carrosserie, souvent compliquée, confortable... et lourde par conséquent ;

Que parfois le nombre de places que comporte la voiture, strapontins compris, devenant insuffisant, on s'entasse comme on peut, même sur les marchepieds.

Enfin, on a de savantes combinaisons, des porte-malles, des caissons, etc., qu'on ne manque pas de mettre en usage.

Que signifie le poids initial du châssis dans ces conditions ?

Et voilà pourquoi, lorsqu'un chauffeur nous dit, avec une très grande bonne foi, d'ailleurs : « Oh ! ma voiture peut peser dans les 850 à 900 kilos », nous pouvons très souvent répondre, à coup sûr :

« Mettez 12 à 1300, tout compris, et vous serez dans le vrai ».

Lorsqu'en effet la voiture est amenée sur la bascule, le chauffeur est tout surpris de s'apercevoir que l'avant supporte 100 à 150 kilos de plus qu'il ne comptait, et l'arrière 200 ou 250 kilos de plus.

C'est là, nous le répétons, un fait d'expérience journalière pour nous, et ces chiffres n'ont rien d'exagéré.

Les chauffeurs tirent d'ailleurs le plus souvent eux-mêmes la morale de ce fait : « Je n'aurais jamais cru qu'en ordre de marche je pouvais peser autant ; ce n'est pas étonnant si je me plaignais d'user trop de pneus. »

D'ailleurs, un pneu n'est pas seulement insuffisant par rapport au poids qu'il supporte.

Nous avons déjà vu ici qu'un deuxième élément doit entrer en ligne de compte : la force du moteur.

Alors même que votre voiture serait très légère, posséderait une carrosserie aussi peu compliquée que possible, et donnerait en ordre de marche un poids inférieur, par exemple, aux 900 kilos par essieu que peut supporter le type de 90 voiture, ce pneumatique sera cependant insuffisant si la force du moteur est supérieure à 12 chevaux.

Le poids est une donnée, mais la force du moteur en est une autre : l'une et l'autre doivent entrer au même titre en ligne de compte pour déterminer le choix du pneu.

Dans un prochain Bulletin, nous reviendrons sur la manière de se rendre exactement compte du poids de sa voiture, et verrons comment on peut remplacer un type de pneu insuffisant par un type supérieur.

LES SCIES DE MICHELIN

Après une crevaison, vérifiez soigneusement l'intérieur de votre enveloppe pour vous assurer que l'objet qui l'a provoquée n'y est pas resté incrusté ; sans cette précaution, vous risquez d'avoir plusieurs crevaisons consécutives, pour votre plus grand préjudice.

MICHELIN ET CIE.

FINANCE

L'abondance de l'argent

L'extrême abondance de l'argent se manifeste de plus en plus, sur notre place, à chaque liquidation. Si le taux des plus modiques des reports constitue un avantage pour les spéculateurs qui prorogent leurs engagements avec de faciles conditions, il n'en est pas moins vrai que cette pléthore des capitaux prouve que la clientèle, faute d'emploi de ses disponibilités, se voit réduite ou à les conserver improductives, ou à se contenter d'un intérêt dérisoire.

Cette situation persiste depuis trop longtemps. Souhaitons qu'après les vacances les transactions retrouvent un courant normal ; il importe que notre marché se réveille de sa torpeur, aussi bien pour les gros capitalistes que pour la petite épargne, laquelle — elle l'a maintes fois prouvé — ne se décide à effectuer des achats que lorsque la hausse se poursuit avec quelque vigueur.

Notre place est, actuellement, en excellente posture, tandis que les divers autres marchés sont constamment sujets à des perturbations qui les agitent plus ou moins profondément. Nous sommes en mesure d'engager de nombreuses affaires ; le public répondra à l'appel.

Pourquoi s'obstinerait-on à demeurer dans l'inertie ?

C. LEVRAI.

AUTOUR DES SPORTS

L'ESCRIME A VITTEL

L'excellent maître Masselin est à Vittel, et il y dirige, comme tous les ans, la salle d'armes de cette charmante station thermale.

La salle Masselin a Vittel

L'animation est grande et de nombreux tireurs font chaque jour de brillantes passes d'armes auxquelles le public des buveurs assiste avec intérêt.

La photographie que nous donnons montre quelques-uns des fervents de cette salle qui compte parmi ses membres : MM. Philippon, du Comité de la Société d'Encouragement ; Cerf Bokanowski, de Toulon, Champion du Tournoi International de Marseille en 1901 ; Paul Fliot, du Cercle d'Escrime de Rouen ; André Jeanneau, secrétaire de la Société d'Escrime la Gironde, de Bordeaux ; le Dr Jean Boulommié, le sympathique directeur de la Société Thermale de Vittel ; Maurice, André et Pierre Girard, de Vittel ; G. Massa, Robert Reboul, Camille Fié et Chaise, de Paris ; Jean Bordeau et Edgar Vogel, de Cannes, etc.

Des poules à l'épée importantes vont avoir lieu.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE AMATEURS

L'autre dimanche, se sont disputés à la Piste municipale les Championnats de France amateurs (vitesse et fond). Les différentes épreuves portées au programme de la réunion organisée à cette occasion ont également obtenu le plus vif succès. Charvier a brillamment enlevé le Championnat de la Seine. Dans le Championnat de France vitesse, la victoire est revenue au coureur lyonnais Rondelli, battant Charvier et Espeit dans l'ordre. Enfin, Marcel Cadolle s'est adjugé le titre de Champion de France des 50 kilomètres, battant Lécuyer de 5 tours et couvrant la distance en 1 h. 2 m. 35 s. La Coupe des Fonctionnaires, 25 kilomètres, enfin, a été gagnée par Labin.

Labin
gagnant de la Coupe des Fonctionnaires.

Charvier
vainqueur du Championnat de la Seine.

La Bourse des Sports

TARIF

1° **Petites annonces non commerciales**, la ligne de 40 lettres.. 1 fr. »
2° **Petites annonces commerciales**, la ligne de 40 lettres..... 1 fr. 50

TARIF

3° **Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.**

ous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger ut article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

SSURANCES SPORTIVES

s Assurances Spéciales, *20, rue Taitbout, Paris*. Téléphone : 283-41.

'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la conctent pleine et entière garantie, doit être faite ec beaucoup de soins, et demande le concours spécialistes rompus à la confection des conts qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de evaux et voitures, ou d'assurances individuelles, police souscrite ne vaut que par les clauses y crites, clauses qui varient à l'infini suivant cas.

es **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, aris, se chargent de toutes les assurances en iéral, et tout particulièrement des assurances rtives pour lesquelles elles se sont spécialies.

Tous les sportsmen qui voudront être bien urés et ne pas payer des primes exagérées feit donc bien de s'adresser aux **Assurances éciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enent donner verbalement toutes les explicans utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

arage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. rveillance de tous les instants. Atelier de réarations, accessoires, pièces de rechange. On uve au Garage Central des voitures neuves et ccasion de toutes les grandes marques. (1651)

ne voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en rfait état de marche, carrosserie en parfait at, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au lais de l'Automobile, 218, boul. Pereire.

uto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, ors, Renault frères, etc., avec carrosseries de and luxe, au gré des clients. Garage modèle. elier de réparations. (1652)

A vendre :
IETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occ.
ANHARD-LEVASSOR, 18 HP, tonneau. Occ.
ANHARD-LEVASSOR, 20 HP, léger, tonn. Occ.
ANHARD-LEVASSOR, 7 HP, tonneau. Occ.
. G. V., 20 HP, tonneau. Neuve.
ENAULT, 10 HP, limousine. Occasion.
ANDAULET DE DION, 9 HP, 1904.
Vente — Achat — Echange.
. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1653)

Panhard et Levassor, 15 HP, tout dernier mod. 1903, neuve, carburateur Krebs, carrosserie Roi des Belges Rothschild, 14.100 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, 10 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carrosserie tonneau Rothschild, carburateur Krebs, 10.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, 15 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carrosserie, tonneau confortable de grand luxe, carburateur Krebs, 13.900 francs.
Agence *Panhard et Levassor*, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Panhard et Levassor, 10 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carburateur Krebs, carrosserie très confortable de grand luxe, 10.600 francs.
Agence *Panhard et Levassor*, 32, av. de la Grande-Armée. Paris.

Panhard et Levassor, châssis 15 HP, mod. 1904, de suite, 15.000 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, châssis 15 HP, mod. 1904, de suite, 15.000 francs.
Agence *Panhard et Levassor*, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Panhard et Levassor 18 HP, mod. 1904, livrable de suite, le châssis, 19.000 francs.
Agence *Panhard et Levassor*, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Renault Frères, 10 ch. 1904, carrosserie grand luxe, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Renault Frères, 10 ch. 1904, carrosserie grand luxe, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Renault Frères, 14 ch. avec double phaéton, grand luxe, entrée latérale, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Renault Frères, 14 ch. double phaéton, grand luxe, entrée latérale, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Mercédès, 1904, 28/32 avec carrosserie de grand luxe, livraison immédiate. *Mce Outhenin-Chalandre*, 32, av. de la Grande-Armée, Paris. (1654)

Tonneau Peugeot 5 HP, deux cylindres, deux allumages, remis à neuf : 2.000 fr. avec accessoires. Docteur Aribat, Castres (Tarn). (1655)

Une **voiturette Richard**, 6 HP, tonneau luxe, neuve, 10 o/o. Dugad, à Besançon.

DEMANDES D'EMPLOIS

Commerçant demande une direction ou une gérance. Sérieuse offre capital mais bien garanti. Dugad, à Besançon.

VOYAGES

Relations rapides par train de luxe entre Paris et Luchon. — En vue de faciliter les relations entre Paris et la station thermale de Luchon, la Compagnie d'Orléans, d'accord avec la Compagnie du Midi et la Compagnie des Wagons-Lits, mettra en marche, du 5 juillet jusqu'au 8 septembre inclus, un train de luxe composé exclusivement de wagons-lits.

Ce train aura lieu au départ de Paris, les mardi et samedi de chaque semaine, du 5 juillet inclus jusqu'au 6 septembre inclus ; au départ de Luchon, il aura lieu les lundi et jeudi du 7 juillet inclus au 8 septembre inclus.

Par suite, les nouvelles relations avec la station thermale de Luchon s'établiront comme suit aux jours indiqués ci-dessus :

Paris-Quai d'Orsay.	*dép.*	7 h. 48 s.
Paris-Austerlitz....	*dép.*	7 h. 56 s.
Luchon.....	*arr.*	8 h. 59 m.
Luchon.....	*dép.*	9 h. 30 s.
Paris-Austerlitz. ...	*arr.*	9 h. 58 m.
Paris-Quai d'Orsay.	*arr.*	10 h. 08 m.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay, une exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies) représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau

Voyage d'excursion au Littoral de l'Océan (Chemins de fer de l'Etat). — Ces billets individuels et collectifs de famille valables 33 jours, avec faculté de prolongation de 26, 46 ou 66 jours, moyennant le paiement d'un supplément, sont délivrés jusqu'au 31 octobre, pour le voyage circulaire ci-après :

Bordeaux-Saint-Jean ou Bordeaux-Etat R. D., Blaye, Royan, La Grève, Le Chapus, Fouras, La Rochelle, La Pallice-Rochelle, les Sables-d'Olonne, Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Pornic, Paimbœuf, Nantes-Etat, Clisson, Cholet, Bressuire, Niort, Bordeaux-Etat ou Bordeaux-Saint-Jean.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Les prix des billets individuels sont de 69 fr. en 1re classe, 45 fr. en 2e classe, 39 fr. en 3e classe. Des billets spéciaux de parcours complémentaires avec réduction de 40 p. 100 sur le prix des billets simples à place entière sont délivrés pour rejoindre ou quitter l'itinéraire circulaire.

Les prix des billets collectifs de famille sont ceux des billets individuels réduits de 10 p. 100 pour une famille de trois personnes, 10 p. 100 pour quatre personnes, 20 p. 100 pour cinq personnes, 20 p. 100 pour six personnes et plus.

Les mêmes réductions sont faites sur les prix des billets individuels de parcours complémentaires.

Train de luxe Paris-Barcelone. — La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, d'accord avec la Compagnie du Midi, les chemins de fer espagnols de Madrid-Saragosse-Alicante et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, met en ma les mardi et samedi de chaque semaine, Paris et Barcelone, un train de luxe compo wagons-lits (sleeping-cars).

Les suppléments perçus pour l'occupation place dans les voitures (wagons-lits) du tra luxe Paris-Barcelone sont les suivants :

De Paris à Barcelone, ou *vice versa*.			46
De Dijon	—	—	36
De Lyon	—	—	31

VENTES DE FONDS

Magasin cycles central. Joli chiffre, avec facilités. Dugad, à Besançon.

Les Avants Lawn-Tennis-Clu

S. MONTREUX (Suisse)

ALTITUDE : 1.000 MÈTRES

CENTRE DE TENNIS — DEUX SUPERBES COU
CHAQUE MOIS, TOURNOIS IMPORTANTS

Les Championnats de la Suisse s joueront à partir du 12 Sept. 190

Téléph. 215 12 — SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDO

146, Rue de Rivoli, 146, PARI

Manufacture d appareils pour l'usage intime des deux

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cach

EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTERIE

CHEVEUX pour dames. Postic invisibles indéfrisables. Spécialité cheveux blancs. Appliques FR pour calvities partielles ou complèt
Maison Mme FROT, 44, rue du Bac, Pa
Envoi franco du catalogue illustré n

TUE-GIBIER sans ni b ni fu
à 30 mètres à petits plombs ou à b
Pression très forte depuis 12'5
FOUDROYANT : 18'60 et 22'6
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6'3
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis e
RIGAUL, Inv. Fr, 26, r. du Temple, P

APPAREILS spéciaux pr l'usage intime de l'
et de la femme. Envoi six échanti
et Catalogues contre 0.60. André et Cie, 45, rue Volta.

LARBAUD-St-YORR

La plus efficace contre les *Maladies* de *Foi* de l'*Estomac*, le *Diabète* et la *Gravell*

EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTREF

OPTIQUE - ÉLECTRICITÉ - MÉCANIQU

RADIGUET & MASSIOT

13 et 15 boulevard des Filles-du-Calvaire, PAR

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qual requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEIN**

Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfum

Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard Paris. — H.-L. Motti, directeur.

Le Gérant : Jarrige